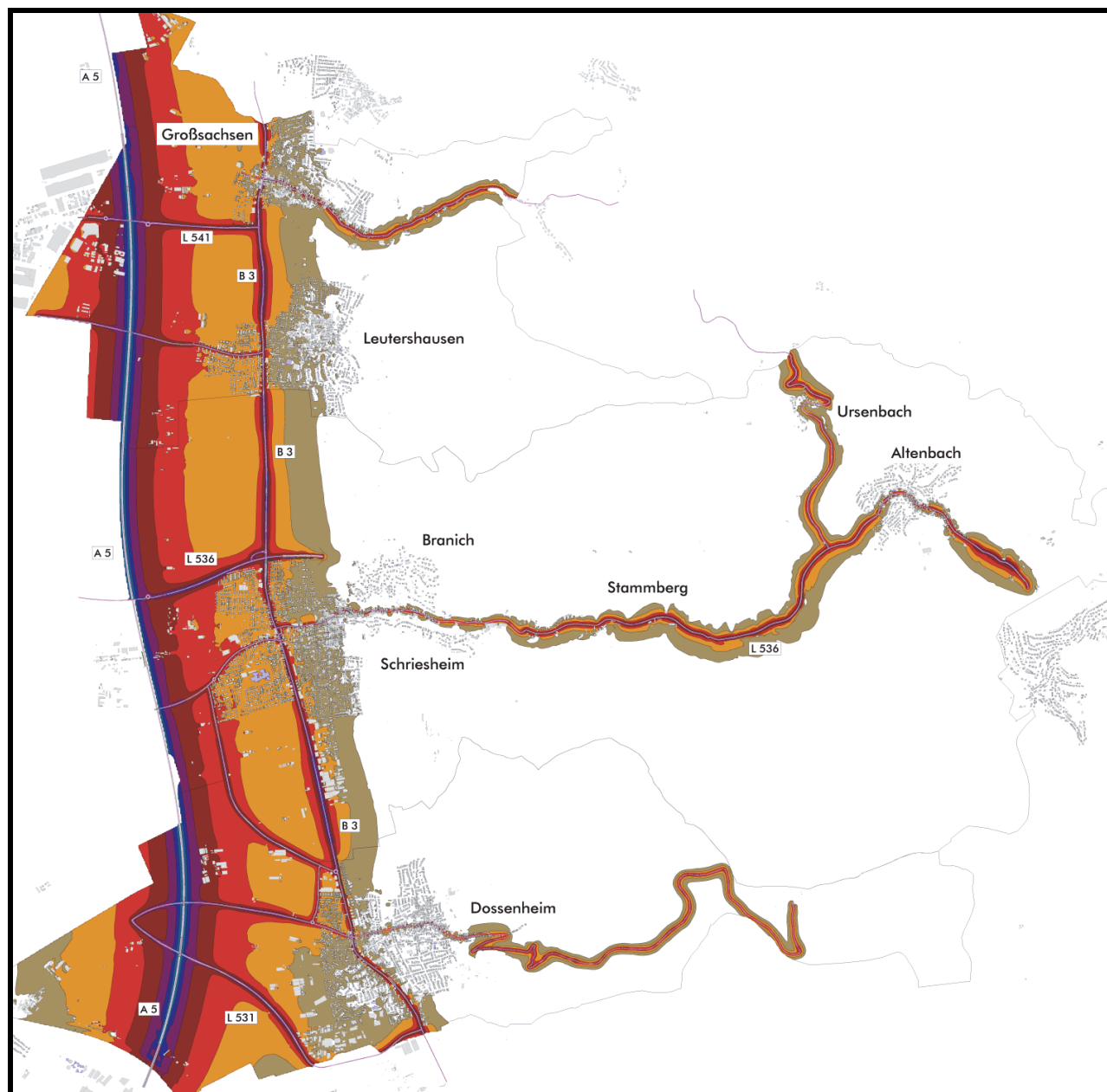


Stadt Schriesheim, Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße

Lärmaktionsplan 3. Runde

– Offenlage –

Synopse



30. Juni 2021
Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Inhaltsverzeichnis:

Träger öffentlicher Belange:

1	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Straßenbauamt	3
2	Stadt Weinheim, Amt für Stadtentwicklung.	3
3	Nachbarschaftsverband Heidelberg - Mannheim	3
4	Polizeipräsidium Mannheim, Führungs- und Einsatzstab.	4
5	Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Nahverkehr	5
6	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, rnv, Bereich Infrastruktur, Abteilung Planung	5
7	Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz	7
8	Rhein-Neckar-Kreis, Straßenverkehrsamt, 41.01. Straßenverkehrsrecht.	7
9	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen	8
10	Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik.	13

Öffentlichkeit:

1	Private Stellungnahme 2, Schriesheim.	14
2	Private Stellungnahme 3, Schriesheim.	14
3	Private Stellungnahme 5, Schriesheim.	17
4	Private Stellungnahme 6, Schriesheim.	18
5	Private Stellungnahme 7, Schriesheim.	20
6	Sammeleinwendung 1 für 27 Haushalte, Schriesheim.	21
7	Private Stellungnahme 14, Schriesheim.	23
8	Sammeleinwendung 3 für 10 Anwohner, Schriesheim.	32
9	Private Stellungnahme 17, Schriesheim.	33
10	Private Stellungnahme 18, Schriesheim.	34
11	Private Stellungnahme 19, Schriesheim.	39
12	Sammeleinwendung 4, Anwohner Mozartstr. 30-84 Schriesheim	41

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 6 i.V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG vom 18.03.2021 - 16.04.2021 sowie der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom 25.01.2021 - 08.03.2021 zum Lärmaktionsplan der Stadt Schriesheim sowie der Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Straßenbauamt Schreiben vom 22.03.2021	Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben, mit dem das Straßenbauamt des Landratsamts Rhein - Neckar - Kreis am Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans gemäß §§ 47d Abs. 6 i.V.m. 47 Abs. 6 BImSchG beteiligt wird. Bei der Festlegung der VZ-Standorte an klassifizierten Straßen ist das Straßenbauamt Rhein - Neckar - Kreis zu beteiligen.	Information. Stadt und Gemeinden sichern die Beteiligung des Straßenbauamtes bei der Festlegung von (Verkehrszeichen) VZ-Standorten zu.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		Im Rahmen einer anstehenden Deckensanierung der Kreisstraßen wird auch die Möglichkeit des Einbaus einer lärmindernden Fahrbahnoberfläche geprüft. Erst zu diesem Zeitpunkt wird Art und Umfang für jeden Einzelfall festgelegt. Die Gemeinde kann auf eigene Kosten lärmindernden Belag verbauen und Unterhalten. Hierüber ist eine Vereinbarung zu schließen.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Landratsamt für die Bereitschaft zur Prüfung von Möglichkeiten des Einbaus lärmindernder Fahrbahnbeläge. Eine Kostenbeteiligung an den Mehrkosten für die erarbeiteten Bereiche könnte von den beteiligten Kommunen in Erwägung gezogen werden, die allerdings im Einzelfall zu ermitteln sind. Die Wahl des Oberflächenmaterials bietet eine große Bandbreite, sodass ein Kompromiss gefunden werden kann.		
		Hinsichtlich der Lärmsanierungsmaßnahmen werden zur Behebung von Verkehrslärmbeeinträchtigungen in den Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen Zuschüsse mit 75 % zur Durchführung von Schutzmaßnahmen an Gebäuden die vor dem 02.08.1990 errichtet wurden nach Maßgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt (Richtlinie „Grundsätze für die Gewährung von Zuschüssen für Lärmsanierung an Kreisstraßen in der Fassung vom 10.07.1990“). Es handelt sich um eine Fördermaßnahme auf die kein Rechtsanspruch besteht. Schutzmaßnahmen die zuschussfähig sind, ist der Einbau von Lärmschutzfenstern an bestehenden Gebäuden bei denen Fenster einer niedrigeren Klasse eingebaut sind. Voraussetzung ist, dass die Grenzwerte in reinen und allgemeinen Wohngebieten 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts; in Kerngebieten, Dorfgebieten oder Mischgebieten 72 dB (A) tags und 62 dB (A) nachts überschritten sind und für das Gebäude noch kein Zuschuss gewährt wurde.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Landratsamt für die Aufnahme der, die Stadt- und Ortsteile erschließenden Kreisstraßen, in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an Kreisstraßen und sichern ihre volle Unterstützung bei der Baulterbestimmung und Eigentümerermittlung im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung zu.		
2	Stadt Weinheim, Amt für Stadtentwicklung Schreiben vom 23.03.2021	Wir bedanken uns für die Beteiligung im Rahmen der o.g. Lärmaktionsplanung. Bedenken oder Anregungen bestehen von unserer Seite nicht. Wir wünschen Ihnen für das weitere Verfahren viel Erfolg.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
3	Nachbarschaftsverband Heidelberg - Mannheim Schreiben vom 26.03.2021	Wir bedanken uns für die Beteiligung an dem oben genannten Verfahren. Wir haben keine Anregungen zum Zwischenbericht der Lärmaktionsplanung.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
4	Polizeipräsidium Mannheim, Führungs- und Einsatzstab Schreiben vom 01.04.2021	Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Gemeinden Dossenheim / Hirschberg / Schriesheim sind polizeiliche Belange insbesondere durch die beabsichtigten Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h berührt. Auf den bisherigen Schriftverkehr bzw. die bereits abgegebenen Stellungnahmen dürfen wir in diesem Zusammenhang verweisen.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		Naturgemäß sind hiervon die am stärksten belasteten, nämlich die klassifizierten Straßen besonders betroffen. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang zwischen der Geschwindigkeitsreduzierung aus Sicherheitsgründen und derjenigen aus Lärmschutzgründen zu unterscheiden.	Information.		
		Beschränkungen des fließenden Verkehrs können u. a. aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Eine konkrete Gefahrenlage, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach sich ziehen könnte, ergäbe sich beispielsweise bei einem starken Gefälle, einem vergleichbaren Anstieg, einer Kurvenlage oder sonstigen deutlichen verkehrstechnischen Abweichungen gegenüber bestimmten Regelgrößen. Voraussetzung sind hier gravierende Sicherheitsdefizite, die für jeden einzelnen Straßenabschnitt gesondert zu prüfen sind. Eine Verkehrszeichenanordnung darf jedenfalls nicht auf allgemeinen Erwägungen der Gefahrenabwehr bzw. der Verkehrssicherheit beruhen, sondern muss durch die Verkehrssicherheit vor Ort zwingend indiziert sein.	Information.		
		Die Straßenverkehrsbehörden haben weiter das Recht, die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu beschränken. Das Einschreiten zum Schutz vor Lärm setzt voraus, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Für die Prüfung sind die Richtlinien für straßenrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung zu beachten. Danach kommen Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn die Pegelwerte tagsüber zwischen 06.00 und 22.00 Uhr 70 dB(A) und in der übrigen (Nacht)Zeit 60 dB(A) überschreiten.	Information.		
		Die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h führen laut Gutachten durchschnittlich zu einer Absenkung des Lärmpegels um ca. 2,5 dB(A), was zumindest akustisch wahrnehmbar sein wird. Um eine tatsächliche Entlastung für die betroffenen Bewohner zu erreichen, sind aber unbedingt flankierende Maßnahmen zu treffen. Die mittelfristig in Aussicht gestellten Fahrbahnsanierungen auf einigen Abschnitten sind daher zu begrüßen. Den übrigen Katalog an lärmmindernden Maßnahmen sollte man – soweit tatsächlich und finanziell möglich – ausschöpfen. Sämtliche damit verbundenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind grundsätzlich nach Maßgabe des Erlasses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012, Az. 53-8826.15/75 ("Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung") zu treffen. Auf den besonderen Zustimmungsvorbehalt der Höheren Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums wird ausdrücklich hingewiesen.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Polizeipräsidium für diese Einschätzung. Allen Kommunen ist es zu Eigen, den bestmöglichen Lärmschutz für die betroffenen Anwohner zu erzielen. Dieser ergibt sich genau aus der Kombination aller vorgeschlagenen Maßnahmen. Der Zustimmungsvorbehalt der Höheren Straßenverkehrsbehörde ist den Kommunen bekannt.		
		Die Entscheidung über die zu treffenden – oder zu unterlassenden – Maßnahmen liegt ausschließlich bei den zuständigen Verkehrsbehörden. Der Polizei kommt lediglich eine beratende Funktion zu. Das Polizeipräsidium Mannheim wird sich daher eng mit den zuständigen Verkehrsbehörden abstimmen und dort, wo die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, einer Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen nicht im Wege stehen.	Information. Alle drei Kommunen danken dem Polizeipräsidium Mannheim für die Unterstützung zur Umsetzung der nach Fachrecht zulässigen Maßnahmen.		

30. Juni 2021
Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
5	Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Nahverkehr Schreiben vom 13.04.2021	Nachfolgend die Stellungnahme des Rhein-Neckar-Kreises nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG am Planaufstellungsverfahren: Der Rhein-Neckar-Kreis begrüßt grundsätzlich jene Maßnahmen die dazu dienen sollen, die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung, vor allem während der Abend- und Nachtstunden, zu reduzieren.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Amt für Nahverkehr für dessen Unterstützung zur Reduzierung der Lärmbelastung. Eine Beschränkung auf eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung stellt in Anbetracht der Höhe der vorhandenen Beurteilungspegel keine verhandelbare Alternative dar. Die Kommunen halten an der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h fest.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		In der vorliegenden 3. Runde des Lärmaktionsplans Dossenheim/Hirschberg/Schriesheim wird unter Punkt 4.1.3 „Planerische und organisatorische Maßnahmen“ a) die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen vorgeschlagen. Nach unserer Auffassung kann dieses Ziel jedoch nicht auf Kosten des ÖPNV umgesetzt werden. Hierzu hat sich auch der Rhein-Neckar-Kreis als ÖPNV - Aufgabenträger mit Beschluss des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar verpflichtet. Gemäß des Gemeinsamen Nahverkehrsplans sind negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV auf ein Minimum zu beschränken. Maßnahmen die zu Fahrzeitverlängerungen führen, sollen nach Möglichkeit vermieden werden.	Den Kommunen ist der Konflikt zwischen dem Schutz der lärm betroffenen Anwohner in den Hauptstraßen und den durch Geschwindigkeitsbeschränkungen einhergehenden Fahrzeitverlust bewusst. Die Kommunen sichern aber zu, allen Lösungsvorschlägen, die einerseits der Minimierung der negativen Auswirkungen auf den ÖPNV, andererseits dem Ziel des Lärmschutzes genüge leisten, offen gegenüber zu stehen.		
		Wir gehen davon aus, dass sich die Fahrzeiten im ÖPNV durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h verlängern bzw. betrieblich notwendige Pufferzeiten wegfallen könnten und es u.a. auch zu Anschlussverlusten zwischen Schienenverkehr (RNV GmbH) und Busverkehr (Verkehrsunternehmen u.a. BRN GmbH) kommen kann. Im ungünstigsten Fall müsste für diese Geschwindigkeitsreduzierung zusätzliches Fahrzeugmaterial und Personal zum Einsatz kommen, dass zu eine Kostensteigerung führen könnte. Diese Mehrkosten sind von den betroffenen Kommunen zu finanzieren. Wir bitten daher um Prüfung alternativer Lärminderungsmaßnahmen, die ohne Geschwindigkeitsreduzierung einhergehen. Sollte es keine Alternative zur Tempo 30 Zone geben, bitten wir darum, auf etwaige „Rechts-vor-Links“-Regelungen in diesem Bereich zu verzichten, da diese Maßnahme sich äußerst negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirkt.	Die Berechnungen der Fahrzeiterhöhungen wurden unter Berücksichtigung der aktuell zulässigen Geschwindigkeiten durchgeführt. Dabei wird von einer im Bestand fahrbaren Geschwindigkeit von maximal 40 km/h ausgegangen und einer geplanten Geschwindigkeit von 30 km/h gegenübergestellt. Die genannten Alternativen, entstehenden Mehrkosten, etc. sind pauschale Aussagen, die in ähnlicher Form immer wieder im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgetragen werden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.7 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 auf den Hauptstraßen der beteiligten Kommunen abgewogen worden. Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße halten an der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auch auf den Hauptstraßen fest, da keine kurzfristig umsetzbaren Alternativen zur Verfügung stehen, signalisieren jedoch Gesprächsbereitschaft mit dem Landratsamt sowie der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH.		
6	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, rnv, Bereich Infrastruktur, Abteilung Planung	In der vorliegenden Lärmaktionsplanung vom Juli 2015 werden mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms in den Gemeinden Dossenheim, Schriesheim und Hirschberg dargelegt, bewertet und zu Umsetzung empfohlen. Die Rhein-Neckar-Verkehr ist hier mit der Eisenbahnstrecke Heidelberg – Weinheim betroffen, die weitestgehend auf eigenen Trasse nach ESBO verkehrt. Maßnahmen an dieser Eisenbahntrasse und ins-	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) für die Stellungnahme und Beteiligung am Verfahren, weisen jedoch darauf hin, dass der Lärmaktionsplan den Stand 11/2020 aufweist.	Wird zur Kenntnis genommen.	

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
	Schreiben vom 14.04.2021	besondere Geschwindigkeitsreduzierungen werden in der Lärmaktionsplanung nicht zur Umsetzung empfohlen, bzw. scheiden von vornherein aus. Dieses unterstützen wir.			
		Die in der Lärmaktionsplanung festgestellte Anzahl an Bahnfahrten der Linie 5 mit Stand 2015 besteht im Wesentlichen fort, in den Nachtstunden wurden am Wochenende einzelne Fahrten ergänzt. Eine Ausweitung des Bahnverkehrs, insbesondere zu den Schwachverkehrszeiten wird angestrebt. In der Lärmaktionsplanung wird darauf verwiesen, dass eine Verlagerung des Individualverkehrs auf andere Straßen durch Eingriffe der Bahn an Lichtsignalanlagen und Bahnübergängen vermieden wird. Dies setzt voraus, dass an allen Lichtsignalanlagen eine volle Bevorrechtigung des Bahnverkehrs erhalten bleibt. Bahnübergänge sind davon unberührt.	Information.		
		In der Ortsdurchfahrt Großsachsen ist der Bahnverkehr aufgrund der straßenbündigen Führung der Gleistrasse über ca. 500m auch von einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der Straße betroffen. Aus einer Reduzierung der maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ergibt sich ein Fahrzeitmehrbedarf von ca. 25s je Fahrt und Richtung. Ein geringerer Durchfluss im Straßenverkehr führt hier zudem unmittelbar zu vermehrten Stausituationen, die zu weiteren Fahrzeitverlusten der Bahn führen können. Insbesondere in südlicher Fahrtrichtung wird bei reduzierter Geschwindigkeit auch das Räumen des Engstellenbereiches entgegen der Fahrtrichtung des IV durch die Bahn verlängert, mit der Folge eines größeren Rückstaus in Fahrtrichtung Norden. Aufgrund der eingleisigen Streckenführung ist ein zügiges Freifahren des Bereichs für den Bahnverkehr wichtig, insbesondere bei Verspätungen sind weitere durch die Eingleisigkeit bedingte Verlustzeiten zu erwarten. Aufgrund der bereits heute angespannten Fahrplansituation ist davon auszugehen, dass Mehrfahrzeiten in den Fahrplan eingearbeitet werden müssen. Damit verbunden ist eine Attraktivitätsverringerung des ÖPNV. Insbesondere in den Nachtstunden und tagsüber in Kombination mit ähnlichen Maßnahmen an anderen Stellen, ergibt sich dadurch eine kostenintensive Erhöhung der erforderlichen Umlaufzahl auf der Linie 5. Daher bitten wir von einer Geschwindigkeitsreduzierung des Bahnverkehrs in Großsachsen abzusehen und weisen auf die Notwendigkeit hin, den Straßenverkehr im genannten Bereich flüssig zu halten oder bestehende Stausituationen weiter zu vermindern. Zu prüfen ist aus unserer Sicht eine abweichende Fahrgeschwindigkeit des Bahnverkehrs. Hierzu wurde kürzlich ein Modellversuch des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Mannheim mit positivem Ergebnis abgeschlossen.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken für die detaillierte und kritische Schilderung der verkehrlichen Situation insbesondere im Bereich Großsachsen, die dort durch die Eingleisigkeit auf der Linie 5 weiter bedingt wird. Die beschriebene Fahrzeiterhöhung von bis zu 25s ist jedoch nicht nachvollziehbar, da sich nur die südliche Ausweitung des Tempo 30 um ca. 80 m bis ´Im Sterzwinkel´ auf den Bahnbetrieb ausweiten könnte. Im nördlichen Bereich erfolgt die Ausdehnung des bestehenden Tempo 30 in dem Abschnitt, in dem die Bahntrasse der Linie 5 bereits auf eigenen Gleisen östlich der Landstraße (B 3) verkehrt. Mögliche Mehrfahrzeiten können sich daher nur im einstelligen Sekundenbereich bewegen, was jedoch keine Attraktivitätsverringerung zur Folge haben kann. Dabei ist es auch im Interesse der Kommunen, den Straßenverkehr im benannten Abschnitt weiterhin flüssig zu halten. Den konstruktiven Vorschlag, einer Prüfung von abweichender Fahrgeschwindigkeit des Bahnverkehrs begrüßt die Gemeinde Hirschberg / Bergstraße für den Bereich Grossachsen.		
		Neben der Linie 5 in Großsachsen sind auch Buslinien 628 und 682 in Schriesheim und Hirschberg von Geschwindigkeitsreduzierungen betroffen. Die rnv ist hier darauf angewiesen, dass Anschlüsse zu den Buslinien gehalten werden können. Daher sind Geschwindigkeitsreduzierungen auch im Busbereich für die Linie 5 kritisch, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden. Wir bitten daher zu prüfen, ob Fahrzeitverluste im Busverkehr durch Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen oder durch andere verkehrsrechtliche oder verkehrstechnischen Maßnahmen ausgeglichen werden können. Eine Vermeidung von Signalhalten im Busverkehr trägt zudem unmittelbar zur Reduzierung von Lärmemissionen bei.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße halten an der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auch in den Hauptstraßen fest, signalisieren jedoch Gesprächsbereitschaft mit der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH sowie dem Landratsamt. Der konstruktive Vorschlag einer Prüfung ob Fahrzeitverluste im Busverkehr durch Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen oder durch andere verkehrsrechtliche oder verkehrstechnischen Maßnahmen ausgeglichen werden können wird von der Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg / Bergstraße aufgenommen.		

30. Juni 2021
Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
7	Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz Schreiben vom 15.04.2021	Vielen Dank für Beteiligung an der Aufstellung des Lärmaktionsplan Dossenheim - Hirschberg – Schriesheim. Seitens der unteren Naturschutzbehörde bestehen gegen die Lärmaktionsplanung keine Bedenken, zumal unsere Zuständigkeit auch nur marginal betroffen ist.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
8	Rhein-Neckar-Kreis, Straßenverkehrsamt, 41.01. Straßenverkehrsrecht Schreiben vom 16.04.2021	Vielen Dank für die Beteiligung an der Lärmaktionsplanung. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen hat sich durch die Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg und des daraufhin geänderten Kooperationserlasses des Ministeriums für Verkehr eine neue Beurteilung ergeben. Den Gemeinden wurde ein größerer Entscheidungsspielraum bei verkehrsrechtlichen Anordnungen in Lärmaktionsplänen eingeräumt. Im Ergebnis übt die planaufstellende Gemeinde die verkehrsrechtliche Ermessensentscheidung im Lärmaktionsplan aus. Bei der Umsetzung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Straßenverkehrsbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Ist dies gegeben, ist die Straßenverkehrsbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fachrechtliche Ermessensspielraum der zuständigen Straßenverkehrsbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Landratsamt Rhein - Neckar - Kreis für die Stellungnahme und Beteiligung am Verfahren.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat im Rahmen einer Dienstbesprechung der Straßenverkehrsbehörden darauf hingewiesen, dass die Bindungswirkung der Lärmaktionsplanung nur an kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen nach § 47 BlmSchG, das sind Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr, eintritt. Ist dies wie z.B. bei Kreisstraßen nicht der Fall, entscheidet die zuständige Straßenverkehrsbehörde weiterhin nach eigenem Ermessen. Es besteht die Möglichkeit, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde sich die Ermessensabwägung der planaufstellenden Behörde zu eigen macht. Damit wir von dieser Möglichkeit Gebrauch machen können, bedarf es einer engen Abstimmung und detaillierten Abwägung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen.	Diese Festlegung wurde mit Bekanntmachung der Ergänzungen zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung mit Schreiben vom 13.04.2021 durch das Ministerium für Verkehr zwischenzeitlich überholt. Die Bindungswirkung erstreckt sich nun unabhängig von der Klassifizierung auf alle Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen.		
		Folgende rechtlichen Rahmenbedingungen sind bei der Entscheidung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen, d.h. insbesondere bei Geschwindigkeitsbeschränkungen, in Lärmaktionsplänen von der planaufstellenden Gemeinde zu beachten. Die Straßenverkehrsbehörden können verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO anordnen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall als ortsüblich hinzunehmen ist. Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BlmSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).	Information.		
		Zwingend erforderlich ist demnach eine Ermessensentscheidung nach verkehrsrechtlichen Kriterien in Bezug auf die von der planaufstellenden Gemeinde für erforderlich erachteten Geschwindigkeitsbe-	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.7 des Zwischenberichts) sind die Ver-		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		schränkungen aus Lärmschutzgründen. Dabei sind die positiven sowie die negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung gegenüberzustellen und zu bewerten. Auf die Ausführungen der höheren Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums zu den für die Erteilung der Zustimmung notwendigen Unterlagen wird ausdrücklich hingewiesen.	kehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 auf den Hauptstraßen der beteiligten Kommunen abgewogen worden.		
		Bisher wurden in verschiedenen Planfällen verschiedene Geschwindigkeitsbeschränkungen überprüft. In der Endfassung des Lärmaktionsplanes sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen festzulegen, die nach dem Beschluss des Lärmaktionsplanes von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden sollen. Wir möchten darauf hinweisen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Regel in Bereichen mit Lärmwertüberschreitungen über 55/65 dB(A) an den Gebäuden in Betracht kommen, wenn über eine längere Strecke Lärmwertüberschreitungen vorliegen und eine größere Anzahl von Betroffenen besteht. Speziell für die Geschwindigkeitsbeschränkungen in diesen Bereichen sind die Fassadenpegel an den Gebäuden und die jeweilige Anzahl der Lärmbetroffenen zu ermitteln sowie eine Ermessensentscheidung unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.	Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans visualisiert bereits in den Plänen 9 und 9a für den Beurteilungszeitraum Tag sowie in den Plänen 10 und 10a für den Zeitraum Nachtdetailliert die Betroffenheiten nach RLS-90 in den Pegelklassen zwischen 65/55 und 67/57 dB(A) tags / nachts (grüne Einfärbung der Gebäude), zwischen 67/57 und 70/60 dB(A) tags / nachts (gelbe Einfärbung), zwischen 70/60 und 72/62 dB(A) tags / nachts (rote Einfärbung) sowie größer 72/62 dB(A) tags / nachts (magenta Einfärbung). Detailliertere Einzelwerte wurden im Rahmen der Offenlage aus Gründen der DSGVO nicht ausgegeben, werden jedoch mit Antragstellung zur Verfügung gestellt.		
		Bei der Abwägung bitten wir auch die Bedeutung der Bundesstraße 3 insbesondere in Bezug auf deren Funktion als Autobahnbedarfsumleitung zu berücksichtigen. Hierzu ist nach unserer Ansicht auch die für die Bedarfsumleitung zuständige Autobahn GmbH anzuhören. Weiter ist zu prüfen, ob die Signalschaltungen entlang der B3 insbesondere in Bezug auf etwaige Koordinierungen und Räumgeschwindigkeiten der Signalanlagen geändert werden müssen. Hierzu ist das Straßenbauamt des Rhein - Neckar - Kreises zu beteiligen.	Die Einbeziehung der Autobahn GmbH war für die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg / Bergstraße nicht absehbar, da hier im Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vorgesehen sind. Die Kommunen bitten daher den Rhein-Neckar-Kreis, nach erfolgter Antragstellung, die Beteiligung der Autobahn GmbH durchzuführen. Die Kommunen sichern die Beteiligung des Straßenbauamt des Rhein-Neckar-Kreises zu.		
		Gerne sind wir bereit im Vorfeld die in Frage kommenden Bereiche sowie die Ermessensabwägung mit Ihnen abzustimmen, so dass diese rechtsfehlerfrei in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden können.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Landratsamt Rhein - Neckar - Kreis und sichern die weitere Einbeziehung des Landratsamtes, Straßenverkehrsamt, 41.01. Straßenverkehrsrecht in das laufende Verfahren sowie die Unterstützung bei der Umsetzung von genehmigten Maßnahmen zu, so dass diese rechtsfehlerfrei in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden können.		
9	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen Schreiben vom 16.04.2021	Mit E-Mail vom 18.03.2021 wurde dem Regierungspräsidium Karlsruhe im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange der Lärmaktionsplan 3. Runde der Gemeinden Dossenheim und Hirschberg und der Stadt Schriesheim zur Stellungnahme vorgelegt. Für die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe wird in diesem Schreiben von den Referaten 45 und 46 Stellung genommen. Im Bereich der Stadt Schriesheim und der Gemeinden Dossenheim und Hirschberg wäre Referat 45 zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen an der Bundesstraße B3, sowie den Landesstraßen L596, L541, L536, L536a und L531.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		<u>Im aktuellen Entwurf der 3. Runde der Lärmaktionsplanung der Stadt Schriesheim, der Gemeinden Dossenheim und Hirschberg ist nur eine einzige Maßnahme in der Zuständigkeit des Referats 45 ent-</u>	Information.		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<u>halten.</u> Zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags in den Ortsdurchfahrten Schriesheim, Dossenheim und Hirschberg:			
		Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste sind die Ortsdurchfahrten von Schriesheim, Dossenheim und Hirschberg momentan nicht als zur Erhaltung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen. Erst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung kann auch eine abschließende Aussage darüber getroffen werden, ob der Straßenabschnitt sich für den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags eignet. Darüber hinaus gibt es von Seiten des Referates 45 keine Einwände gegen den aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße bedauern, dass für die im Lärmaktionsplan benannten Straßenabschnitt erst langfristig Mittel zur Fahrbahnsanierung zur Verfügung stehen. Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg / Bergstraße danken für diese Einschätzung.		
		<u>Zu den aufgeführten, die höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen im Lärmaktionsplan nimmt Referat 46 des Regierungspräsidiums wie folgt Stellung:</u> Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote ist die untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen überdies der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1 e, V, Rn. 13, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist). Gemäß Ziffer V. der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e bedarf es also zu beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46. Wir gehen ggfs. von entsprechender Vorlage eines separaten Antrages zu einem späteren Zeitpunkt (nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange) von der unteren Straßenverkehrsbehörde aus. Wie alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind.	Information.		
		Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 regelt im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Lärmvorsorgewerte, die in der 16. BImSchV geregelt sind, das Anordnungs-ermessen eröffnet wird und bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Im Ergebnis gibt es einen uneingeschränkten Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Über den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall. Der Kooperationserlass besagt nicht, dass sich bei einer Überschreitung der vom VGH genannten Orientierungswerte von 65/55 dB(A) das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten und zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. Es muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen. Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine gemäß § 45 Abs.9 Satz 3 StVO eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung	Information. Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans beschreibt die Vorgehensweise der Abwägung in den Kapiteln 2.5. und 2.6.		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig Anspruch auf ermessensfehler-freie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.	Information.		
		Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle).	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.7 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 dahingehend abgewogen worden. Der Geschwindigkeitsreduzierung stehen keine öffentlichen Interessen entgegen, zumal für die meisten Verkehrsrelationen gute Umgehungsmöglichkeiten bestehen und für die in der Ortslage verbleibenden Relationen keine maßgeblichen Fahrzeitverluste entstehen, die in der Abwägung zur Verkehrssicherheit und Lärmbelastung maßgeblich wären.		
		Für die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden gibt der Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums vom 29. Oktober 2018 umfassende Hinweise. Die dortigen Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als Teil einer Lärmaktionsplanung gelten zunächst nur für die nach § 47c BImSchG kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen – das sind Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Dies betrifft vor allem Fragen der Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sowie die für die Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung relevante Aussage, dass Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Die einen Lärmaktionsplan umsetzende Fachbehörde kontrolliert anhand der begründenden Unterlagen der planaufstellenden Kommune, ob das Planungsermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachtet wurde. Nur ein abwägungsmängelfreier Lärmaktionsplan darf von der Fachbehörde umgesetzt werden. Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte werden im Rahmen von Lärmaktionsplanungen durch die Stadt/Gemeinde auf freiwilliger Basis einbezogen. Die hiervon betroffenen Streckenzüge (Bundes- und Landesstraßen unter 8.200 Kfz/Tag, sowie Kreis- und Gemeindestraßen) fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG. In diesem Fall obliegt die Ermessensausübung für hierauf abzielende Maßnahmen der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei nicht-kartierungspflichtigen Straßenabschnitten durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Stadt/Gemeinde zu eigen machen können, jedoch nicht müssen. Zur Frage des Lückenschlusses ist zu sagen, dass der Kooperationserlass regelt, dass zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen können.	Information. Diese Festlegung wurde mit Bekanntmachung der Ergänzungen zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung mit Schreiben vom 13.04.2021 durch das Ministerium für Verkehr zwischenzeitlich überholt. Die Bindungswirkung erstreckt sich nun unabhängig von der Klassifizierung auf alle Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen. Information.		
		Der Kooperationserlass besagt weiterhin, dass der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs nicht pauschal in die Abwägung einzustellen ist, sondern er muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht aus-schlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Im Falle des interkommunalen Lärmaktionsplanes kann die Fahrzeitverlängerung auf der B 3 aber bis zu drei Minuten betragen, innerhalb der Gebiete jeweils bis zu 60 Sekunden.	Im Zwischenbericht des Lärmaktionsplans sind die Fahrzeitdifferenzen im ÖPNV infolge der T30-Maßnahmen für die Bahn- und Buslinien des rnv detailliert beschrieben.		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			Es steht jedem Autofahrer frei, anstelle der Bundesstraße B 3 die Autobahn als Parallele zu verwenden und somit Fahrzeiterhöhungen auf der Gesamtstrecke zu umgehen. Innerhalb der Gemeinden bzw. der Stadt Schriesheim liegen die Fahrzeiterhöhungen bei maximal rund 60 sec. Es überwiegt das Interesse der Lärminderung.		
		<u>Zu den vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in Planfall 1 in Dossenheim nehmen wir wie folgt Stellung:</u>			
		<u>B3, Bergstraße zwischen Gewerbestraße 12 und Bahnhofstraße (ca. 700 m):</u> In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts an 16 bzw. 15 Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Außerdem sind auch die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in den Gebäuden betroffen sind. Sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für diesen Streckenabschnitt als Maßnahme weiterverfolgt werden, müssten diese Daten noch nachgeliefert werden, außerdem die genauen Fassadenpegel nach RLS-90. Wir benötigen spätestens beim Antrag auf Zustimmung zu der Geschwindigkeitsbeschränkung eine Übersichtskarte mit den Fassadenpegeln, der jeweiligen Anzahl der Einwohner, die in den betroffenen Gebäuden wohnen, der Hausnummer und der Straßenbezeichnungen/ Einmündungen. Erst wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und mit den entsprechenden Unterlagen einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden.	Die Gemeinde Dossenheim dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.		
		<u>B3, Handschuhsheimer Landstraße ab Einmündung Bahnhofstraße bis zur Einmündung Friedrich-Ebert-Straße (ca.600 m):</u> Dieser Bereich schließt direkt an den vorherigen Bereich an, sodass hier ein Maßnahmenbereich von insgesamt ca. 1300 m entstünde. Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich auch hier die Frage nach der genauen Anzahl an betroffenen Bewohnern und den entsprechenden Lärmwerten je Gebäude. Außerdem sind auf diesem und dem vorherigen Abschnitt die Bewohner auch durch den Schienenlärm betroffen. Es muss dezidiert abgewogen werden, ob durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung des Straßenverkehrs allein eine Lärmreduzierung um 3 dB(A) erreicht werden kann. All dies müsste bei einem Antrag auf Zustimmung noch nachgeliefert werden. Erst wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und mit den entsprechenden Unterlagen einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden.	Die Gemeinde Dossenheim dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt. Die Einbeziehung des Schienenverkehrs in die Maßnahmenabwägung führt zu einer Ungleichbehandlung der Betroffenen beiderseits der Bundesstraße B 3. Während die Bahnstrecke der Linie 5 weitgehend auf der Ostseite der B 3 verläuft und hier aufgrund des geringen Abstands zur Wohnbebauung zu vergleichsweise hohen Pegeln auf dem Niveau des Straßenverkehrs führt, liegen die Pegel des Schienenverkehrs auf der Westseite weitgehend um mehr als 10 dB(A) unter denen des Straßenverkehrs. Eine Abwägung auf Grundlage des Gesamtverkehrs würde somit für die Bebauung westlich der B 3 zur Bestätigung der lärm mindernden Wirkung von rund 3 dB(A) führen, auf der Ostseite der B 3 jedoch zu einer deutlich geringeren Minderung. Die Kommunen sehen die Gesamtlärmbelastung der Linie 5 und der B 3 hier als nicht zielführend an.		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<u>Zu den vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in Planfall 1 in Hirschberg nehmen wir wie folgt Stellung:</u>	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		<u>L 596, OT Großsachsen, Breitgasse, zwischen Landstraße B3 und Talstraße/Lettengasse (ca. 650 m):</u> Im Bereich der Kreuzung B 3 / L 596 gibt es die höchsten Lärmwertüberschreitungen in diesem Ortsteil. Hier besteht auf einem kurzen Abschnitt bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen. Im o.g. Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan sowohl die Werte von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts, als auch die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Auch hier stellt sich nach einer ersten groben Prüfung die Frage nach der genauen Anzahl an betroffenen Bewohnern und den entsprechenden Lärmwerten je Gebäude. Bezüglich der weiteren Bewertung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.	Die Gemeinde Hirschberg/Bergstraße dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten und sichert die Bereitstellung der zusätzliche erforderlichen Unterlagen zu. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.		
		<u>B 3, OT Leutershausen, Bergstraße zwischen Odenwaldstraße 2 und Goethestraße (ca. 400 m):</u> In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan sowohl die Werte von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts, als auch die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Auch hier verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.	Die Gemeinde Hirschberg/Bergstraße dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.		
		<u>K 4135, OT Leutershausen, Heddesheimer Straße zwischen Bergstraße und westlichem Ortsausgang (Einmündung Galgenstraße?) (ca. 600 m):</u> Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in welchen Gebäuden konkret von einem Verkehrslärm in den Tagstunden von mehr als 65 dB(A) und in den Nachtstunden von mehr als 55 dB(A) im diesem Straßenzug betroffen sind. Aus dem vorgelegten Lärmaktionsplan geht bisher nur hervor, dass bei sehr wenigen Gebäuden eine Überschreitung dieser Werte vorliegt. Aufgrund der geringen Anzahl Betroffener (genaue Anzahl nicht bekannt, nur ungefähre Anzahl der Gebäude) kann nach jetzigem Stand von hier aus keine Zustimmung aus Lärmschutzgründen in Aussicht gestellt werden.	Die geringe örtliche Betroffenheit ist den Kommunen bekannt. Im Bereich der Heddesheimer Straße (K 4135) liegen die Beurteilungspegel sowohl am Tag, als auch in der Nacht nur geringfügig (< 1 dB(A)) unterhalb der gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Ohne die Anordnung des T 30 in der Ortsdurchfahrt wäre die Straße (nach Umsetzung des T 30 auf der B 3) zudem die einzige Straße im Gemeindegebiet, auf der weiterhin T 50 gefahren werden dürfte. Im Sinne der Vereinheitlichung der innerörtlichen Geschwindigkeiten sowie einer Gleichstellung der Anwohner ist eine Ausweisung des T 30 auf der Heddesheimer Straße unumgänglich.		
		<u>Zu den vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in Planfall 1 in Schriesheim nehmen wir wie folgt Stellung:</u>	Information.		
		<u>B3, Landstraße ab Ruhweg bis Edelsteinstraße (ca. 1000 m):</u> In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts an 34 bzw. 35 Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Außerdem sind auch die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Zu den noch fehlenden Unterlagen verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.	Die Stadt Schriesheim dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.		
		<u>K 4238, Ladenburger Straße zwischen Landstraße und Dresdener Straße (ca. 260 m):</u> Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in welchen Gebäuden konkret von einem Verkehrslärm in den Tagstunden von mehr als 65 dB(A) und in den Nachtstunden von mehr als 55 dB(A) im diesem Straßenzug betroffen sind. Aus dem vorgelegten Lärmaktionsplan geht bisher nur hervor, dass bei wenigen Gebäuden eine Überschreitung dieser Werte vorliegt.	Die Stadt Schriesheim dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Bezüglich der Anzahl der Betroffenen und der weiteren Unterlagen verweisen wir auf die bisherigen Ausführungen.	waltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.		
		<u>Talstraße zwischen Schönauer Straße und Bismarckstraße (ca. 130 m):</u> Diese Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen soll direkt anschließend an die bereits auf der Talstraße bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung aus Verkehrssicherheitsgründen erfolgen. Da auch auf der B 3 eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen geplant ist, verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen, besonders zum Lückenschluss.	Die Stadt Schriesheim dankt für diese Einschätzung zur Umsetzbarkeit der Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen eines Lückenschlusses.		
		Im Ortsteil Altenbach besteht auf der Hauptstraße bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Verkehrssicherheitsgründen. Die beiden vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen daran anschließen. <u>OT Altenbach, Hauptstraße zwischen Hauptstraße 1 und 21 (ca. 270 m) und</u> <u>OT Altenbach, Hauptstraße zwischen Neue Anlage und Brunnenstraße (ca. 100 m):</u> Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in welchen Gebäuden konkret von einem Verkehrslärm in den Tagstunden von mehr als 65 dB(A) und in den Nachtstunden von mehr als 55 dB(A) im diesem Straßenzug betroffen sind. Aus dem vorgelegten Lärmaktionsplan geht bisher nur hervor, dass bei sehr wenigen Gebäuden eine Überschreitung dieser Werte vorliegt. Aufgrund der geringen Anzahl Betroffener (genaue Anzahl nicht bekannt, nur ungefähre Anzahl der Gebäude) kann nach jetzigem Stand von hier aus keine Zustimmung aus Lärmschutzgründen in Aussicht gestellt werden, da es sich hier auch um keinen Lückenschluss handelt.	Die Stadt Schriesheim dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt. In der Ortsdurchfahrt Altenbach ist zudem anzuführen, dass in den Bereichen mit Erweiterung des Tempo 30 Beurteilungspegel vorliegen, die die gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung zwar erreichen, aber nicht überschreiten. Für die Betroffenen Anwohner ist es weder verständlich, noch "hörbar", dass eine Anordnung eines Tempo 30 innerhalb der zusammenhängend bebauten Ortslage erfolgen soll. Im Sinne einer Gleichstellung der Anwohner ist eine Ausweisung des T 30 in der gesamten Ortslage von Altenbach unumgänglich.		
		Abschließend kann ich Ihnen versichern, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde (Referat 46) bereit und willens ist, den nach Fachrecht zulässigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen unter Berücksichtigung der geänderten Rechtsprechung und des aktualisierten Kooperationserlasses zuzustimmen, wo dies möglich ist, weil eine entsprechende Maßnahmenabwägung erfolgt. Eine Mehrfertigung geht an die Referate 45 (Regionales Mobilitätsmanagement) und 54.2 (Industrie und Kommunen) beim Regierungspräsidium Karlsruhe und an die Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes des Rhein-Neckar-Kreises.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem RP Karlsruhe für diese Einschätzung.		
10	Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik Schreiben vom 16.04.2021	Danke sehr für die Übersendung der Links und der entsprechenden Informationen zur Lärmaktionsplanung für die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg und die Stadt Schriesheim. Wir haben in unserem Hause das Amt für Umweltschutz und Energie, das Stadtplanungsamt sowie das Amt für Verkehrsmanagement beteiligt. Wir haben die Maßnahmen, die im Rahmen des LAP für die Dauer von 5 Jahren umgesetzt werden sollen, zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus haben wir die direkt betroffene rnv GmbH (Linie 5) ebenfalls angeschrieben und gehen davon aus, dass die rnv direkt in das Beteiligungsverfahren eingebunden wird. Da es sich um Maßnahmen handelt, die außerhalb des Stadtgebiets Heidelberg umgesetzt werden, sind wir nicht unmittelbar betroffen. Wir werden den Endbericht und das entsprechende Kartenmaterial für künftige Untersuchungen sichten und verwenden.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken der Stadt Heidelberg für die Stellungnahme und die Beteiligung am Verfahren..	Wird zur Kenntnis genommen.	

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Private Stellungnahme 2, Schriesheim Schreiben vom 14.02.2021	Die Maßnahme, einfach die Geschwindigkeit auf 30 km/h herunterzusetzen, ist kostengünstig, aber unter Umwelt- und auch unter Lärmaspekten in der Regel negativ, bestenfalls wirkungslos. Subjektiv ist es doch so, dass fließender Verkehr ("rauschen") als wenig belastend empfunden wird; wirklich störend ist stop-and-go. Auf der B3 bewegt sich Richtung Dossenheim werktäglich eine riesige Schlange, die zu Stoßzeiten regelmäßig steht, vor allem zwischen Schriesheim Süd und der AB-Zufahrt in Dossenheim, und weiter bis Heidelberg. Dieser lärm- und umweltbelastende Zustand wird doch nicht durch eine sinnlose Temporeduzierung verbessert, die sowieso nur nachts relevant würde; tagsüber kommen Sie eh nicht schneller vorwärts. Hätte Dossenheim nicht 6 (!) Ampeln mit grundsätzlicher Rotphase - dh ganz egal, wie langsam oder schnell Sie fahren, es gibt keine grüne Welle - entlang der B3, die auch nachts (!) zu stop-and-go führen mit entsprechender Lärmbelästigung, sähe es anders aus. Mein Vorschlag: Durch entsprechende Ampelschaltung Grüne-Welle schaffen. In Schriesheim dagegen besteht aus Richtung Hirschberg die Grüne Welle für Abbieger von der B3! Für einen besseren Verkehrsfluss sollten daher die Ampeln umgestellt werden. Tempo 30 macht m.E. nur Sinn auf Höhe des OEG-Bahnhofs, weil eine Fußgängerampel den Verkehrsfluss auf der B3 sowieso ständig unterbricht. Und natürlich für die Talstrasse.	Die Stadt Schriesheim dankt für die Beteiligung und die subjektive Schilderung der örtlichen Situation auf der B3. Wie beschrieben, kommt es zu Stoßzeiten tatsächlich zu stockenden Verkehrsverhältnissen, in denen die Anordnung eines Tempo 30 keine Pegelminderung erzielen wird. Doch erstreckt sich dieser stockende Verkehrsfluss nicht über den gesamten Tag und vor allem nicht in die Nacht hinein, so dass die pegelmindernde Wirkung der Geschwindigkeitsreduzierung hier wirksam ist und zur Entlastung der betroffenen Anwohner führt. Der Stadt Schriesheim ist die verkehrliche Situation in Kombination mit den Signalanlagen bekannt. Aufgrund der Bevorrechtigung des ÖPNV (Linie 5) ist jedoch eine "Grüne Welle" nicht in vollem Umfang umsetzbar.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Problemlösung wird unabhängig vom LAP 3. Runde 2021 verfolgt.	
2	Private Stellungnahme 3, Schriesheim Schreiben vom 21.02.2021	Die vorgelegten Berechnungen mögen auf dem Papier erklärend sein. Bei uns, in Schriesheim lebenden Bürgern erzeugen die Grundlagen, gerade in Hinsicht Autobahn 5, Kopfschütteln. Wir leben seit 18 Jahren in unserem Haus in der Heinrich von Kleist-Straße. Wir sind bewusst 1996 von Eppelheim (direkt an der A5 hinter Lärmschutzwand) nach Schriesheim (Hans-Pfitzner-Straße) gezogen. Es war uns klar, dass sich die Autobahn in der Nähe befindet. Damals akustisch kein Thema für uns. Auch die ersten Jahre in der Heinrich von Kleist-Straße war der Lärm u.a. seitens der A5 da - aber eben nicht dauernd und durchdringend mit einem Dauergrollen Tag und Nacht.	Die Stadt Schriesheim dankt für die Beteiligung und die subjektive Schilderung der örtlichen Situation Information.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Problemlösung wird unabhängig vom LAP 3. Runde 2021 verfolgt.	
		Bis vor ca. zwei Jahren konnten wir nachts mit geöffneten Schlafzimmerfenstern / Richtung West / auch bei Wind aus West / schlafen. Seit der Fahrbahnsanierung in 2019 ist das nicht mehr möglich. Wir schließen die Fenster, um dem permanenten Fahr-/Reifengeräuschen zu entfliehen. Man liegt im Bett und hört, wie die Autos in Dossenheim nach dem 100-Schild beschleunigen - zu verfolgen bis Hirschberg. Ebenso ist der Aufenthalt draußen mehr und mehr belastend, da dieses ständige LAUTE Hintergrundgeräusch im Ohr hängt. Das stresst mich und meine Familie inzwischen sehr.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße liegen inmitten eines stark wachsenden Wirtschaftsraumes im Rhein-Neckar-Gebiet zwischen Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen. Die gestiegene Kaufkraft sowie der rasant gestiegene Wunsch nach individueller Mobilität führen seit Jahren zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs in der Region.		
		U.E. ist diese stark zugenommene Lärmentwicklung auf die Sanierung des Fahrbahnbelags und der fehlenden durchlässigen Mittelleitplanken zurückzuführen -- das Geräusch der Reifen wird nach oben und mit Westwind in Richtung Schriesheim getrieben. Außerdem fehlen von Heidelberg bis Viernheim entlang der A5 Bäume und Sträucher, die u.a. zu Lärm-minderung beitragen.	Eine Erhöhung des Lärmpegels in Zusammenhang mit der Fahrbahnsanierung in 2019 wurde seitens der Kommunen gegenüber dem Regierungspräsidium immer wieder vorgetragen, jedoch seitens des RP zurückgewiesen. Eine Pegelerhöhung durch die Betonschutzwand im Mittelstreifen ist aus schalltechnischer Sicht nicht nachzuweisen. Ggf. Entstehende Pegelerhöhungen infolge Reflexionen an der Betonschutzwand werden dabei durch Pegelminderungen durch deren Abschirmwirkung der gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn überkompensiert. Die Berechnungsergebnisse berücksichtigen keine Minderungswirkung durch Bewuchs. Böschungsbepflanzung,		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Dazu die zunehmende Menge an PKW's und LKW's auf der A5 in beide Richtungen - nicht zu vergleichen mit Berechnungen aus 2012 oder 2017. Die Fahrzeug-Typen haben sich hin zu SUVs entwickelt - diese Fahrzeuge haben eine größere Luftverdrängung und einen größeren Lärmanteil auf dem Asphalt durch größere Reifen - und die Geschwindigkeit ist häufig eine Größere. Dazu kommen die Poser im Auto und mit Motorrad. Außerdem bemerke ich selbst beim Befahren der Autobahn zwischen Heidelberg/Ladenburg und umgekehrt die Unruhe in den Fahrzeugreifen (dreierlei Fahrzeuge). Der Belag absorbiert den Lärm nicht, sondern er wirft diesen zurück, als ob eine Trennschicht (Membran) das Schlucken des Lärms verhindern würde - evtl. ist baulich doch ein Fehler gemacht worden.	die noch dazu nicht ganzjährig grün, d.h. belaubt ist, führen zu keinen nachweisbaren Pegelminderungen, stellen dafür jedoch einen "psychologischen" Lärmschutz dar. Die Lärmaktionsplanung ist kein starres Gebilde, sondern muss im 5-Jahres-Rhythmus fortgeschrieben werden. Die Datenbasis stellt die amtliche Verkehrszählungen 2015 mit kommunalen Ergänzungen dar. Gesetzliche Grundlage hierfür ist das BImSchG, 6. Teil / Richtlinie 2002/49/EG. In der vorliegenden 3. Runde der Lärmaktionsplanung besteht innerhalb der anzuwendenden Rechenverfahren der VBUS bzw. der RLS-90 keine Möglichkeit, auf die veränderte Fahrzeugflotte Rücksicht zu nehmen. Für die anstehenden 4. Runde sind bereits neue Rechenverfahren auf europäischer und nationaler Ebene eingeführt worden (BUB bzw. RLS-19), die zukünftig eine feinere Unterscheidung der Fahrzeugflotte bis hin zu den Motorrädern ermöglichen. Aber auch in diesen Richtlinien kann nicht auf das individuelle Fahrverhalten von z.B. "Posern" Rücksicht genommen werden.		
		Der Autobahnlärm ist so nicht hinnehmbar. Er macht uns krank. Weiterhin grenzt die Umgehungsstraße Ladenburg/Dossenheim an unserem Wohngebiet vorbei. Eine dauerhafte Einladung zum "Krachenlassen" für Motorräder und Poser. Diese finden wir auch entlang der B3. Hier begleitet uns die ständige Lärmquelle Straßenbahn. Die Lärmquelle der Fahrzeuge in Richtung Dossenheim. Fahrzeuge, die bereits Höhe Edelsteinstraße oder kurz später so ordentlich aufs Tempo drücken, weil die Ampeln gerade auf grün geschaltet sind. Auch hier die nervenden Motorradfahrer, die bei Motorrad-Höly ein Fahrzeug mieten, um dann auf der B3 so richtig bis zum Anschlag aufzudrehen. Jetzt beginnt dann wieder die Biker-Zeit - das Heizen in Gruppen und einzeln - Hauptsache die Auspuffe glühen.	Genau aus diesem Grund gibt es die Lärmaktionsplanung, deren Augenmerk auf den Schutz der lärmbeeinträchtigten Anwohner liegt. Jedoch sind nach aktueller Vorgabe des Landes Baden-Württemberg erst ab Verkehrslärmbelastungen oberhalb der gesundheitskritischen Auslösewerte von 65 / 55 dB(A) tags / nachts Lärmschutzmaßnahmen nach fachrechtlicher Abwägung umsetzbar. Die EU-Umgebungslärm-Richtlinie gibt eigene Berechnungsvorschriften für die Ermittlung der maßgeblichen Lärmbelastungen vor. Motorradlärm, der zudem überwiegend saisonal auftritt, wird bei den Berechnungen (bisher) nicht berücksichtigt. Die Thematik der akustisch auffälligen Fahrzeuge, vornehmlich Motorräder und Sportwagen ist den Kommunen bewusst. Auch das Umwelt-Bundesamt hat bereits im September 2020 darauf verwiesen, dass (Sport-)Fahrzeuge zwar die Zulassungsvorschriften erfüllen, aber außerhalb der Prüfbereiche drastisch lauter, als zulässig sind. Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind jedoch nicht umsetzbar.		
		Nebenbei fliegen dann die kleinmotorisierten Flugzeuge am Himmel hin und her, um die Aussicht zu genießen - uns allerdings drücken sie dabei auch Lärm auf. Dann kommen die Flugzeuge von Ost über den Hügel in Richtung Mannheim, Kaiserslautern, ... Die Flugzeuge, die in Frankfurt auf die Landeurlauben warten, drehen dann auch noch fleißig ihre Runden über Schriesheim.	Das Bundes-Immissionsschutzgesetz verlangt im §47 die Erstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen für sämtliche Hauptlärmquellen. Hauptlärmquellen sind: - Hauptverkehrsstraßen, - Hauptbahnhöfe, - Hauptflughäfen, - Industrieanlagen		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			- (Groß-)Industriebetriebe und - Großflughäfen: Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen im Jahr. Fluglärm anderer Flughäfen, wie Sonderlandeplätzen, etc. werden nach diesem Gesetz nicht berücksichtigt. Hierzu existieren bestehende gesetzliche Regelungen und Verordnungen (z.B. 'Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung' oder 'FluLärmG'). Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan ist von daher leider weder möglich, noch erforderlich.		
		Den nächtlichen Güterzug in Ladenburg nehmen wir ebenfalls wahr - bzw. haben wir wahrgenommen, als die Fenster nachts noch offen waren. Diese ganzen Lärmquellen sind u.E. nicht in ihrem Gutachten enthalten.	Die bundeseigene Bahnstrecke als Lärmquelle wird mit Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in dessen Zuständigkeit betreut. Den aktuellen Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes hat das Eisenbahn-Bundesamt am 18. Juni 2018 veröffentlicht. Die Belastungen der bundeseigenen Bahnstrecke werden daher nur nachrichtlich im Lärmaktionsplan aufgenommen.		
		Und, dieser Dauerlärm gehört gemessen und nicht berechnet. Dann würden die Ergebnisse auch der Tatsache entsprechen.	Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht keine Messungen, sondern ausschließlich Berechnungen zur Ermittlung der Lärmbelastung vor, da derartige Messungen jeweils nur eine Momentaufnahme darstellen, witterungs- und jahreszeitabhängig sind und zudem auch andere, nicht zu berücksichtigende Schallquellen, neben dem gegenständlichen Straßenverkehr aufnehmen. Die Beurteilung der Verkehrslärmgeräusche erfolgt ausschließlich anhand der Mittelungspegel. Kurzzeitige Geräuschspitzen oder Ton- bzw. Informationshaltigkeiten, z.B. durch Hupen, werden im Verkehrslärm grundsätzlich nicht berücksichtigt. Auch die wochentäglichen Schwankungen des Verkehrslärms werden bei der Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen aktuell per Definition nicht berücksichtigt.		
		Für uns verstößt die derzeitige Situation ganz klar gegen unsere Rechte lt. Grundgesetz.	Genau aus diesem Grund gibt es die Lärmaktionsplanung der Stadt Schriesheim, deren Augenmerk auf dem Schutz der eigenen Bürger liegt. Aus diesem Grund hat die EU bereits im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie eingeführt, die seit 2005 in nationales Recht umgesetzt ist. Aktuell erfolgt in der Stadt Schriesheim die 3. Runde der Lärmaktionsplanung.		
		Nun zu den Lösungsmöglichkeiten: JA zu Tempo 30 innerorts.	Die Stadt Schriesheim dankt für die positive Rückmeldung zu der angedachten Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.		
		JA zu der Idee die Ortsausgangsschilder in Richtung Nord und Süd zu versetzen, und so später zu der höheren Geschwindigkeit gelangen zu dürfen.	Ein Versetzen der Ortsschilder ist nicht möglich. Eine derartige Maßnahme ist auch nicht Gegenstand des Lärm-		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			aktionsplans.		
		JA zu mehr Geschwindigkeitskontrollen an den Ausgangsschildern und Umgehungsstraßen und auch im Branichtunnel.	Die Stadt Schriesheim nimmt die Anregung zu mobilen und permanenten Geschwindigkeitskontrollen im Bereich Branichtunnel, B 3/Landstraße (Ortseingang/Ortsausgang und der L 536/Ortsumfahrung Schriesheim auf und gibt diese an das zuständige Landratsamt weiter. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Einnahmen über Bußgelder ausschließlich dem Landkreis, nicht jedoch der Kommune "zu Gute kommen", jedoch die Kosten für eine Radaranlage zu Lasten der Kommune gehen. Die erforderlichen Investitionskosten müssen dazu vom Gemeinderat beschlossen und in den Haushalt eingestellt werden.	Die Verwaltung wird Möglichkeiten der Geschwindigkeitsüberwachung ausloten.	
		JA zum Verbot Fahrzeuge zu führen, die mit Umschaltmöglichkeit der Auspuffanlagen ausgestattet sind und so besonders lärmern - auch Porsche, Audi, ... (das solche Fahrzeuge überhaupt legal gehandelt werden :-/)	Ein derartiges Verbot kann nur auf Bundesebene durch Änderung der gesetzlichen Vorgaben erlassen werden und ist kann daher nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans werden.		
		JA zu großflächigen Flüsterasphaltflächen	Die Stadt Schriesheim dankt für die positive Rückmeldung zu den angedachten Maßnahmen der Fahrbahnsanierungen. Grundsätzlich legt die Stadt ihr Augenmerk auf den Einbau lärmoptimierter Asphalte, soweit diese technisch sinnvoll verwendet werden kann.		
		JA zur nochmaligen Fahrbahnsanierung der A5 im Zuge der geplanten Sanierung Hirschberg - MIT geräuschmindernden Material. Weg mit de Betonmittelpanken, die für Fluchttiere den sicheren Tod bedeuten.	Eine Erhöhung des Lärmpegels in Zusammenhang mit der Fahrbahnsanierung in 2019 wurde seitens der Kommunen gegenüber dem Regierungspräsidium immer wieder vorgetragen, jedoch seitens des RP zurückgewiesen. Eine neuerliche Fahrbahnsanierung der BAB A5 ist daher in den nächsten Jahren, realistisch betrachtet, auszuschließen.		
		JA zur schnellen Aufforstung der Grünflächen entlang der A5 und weiteren.	Die Aufforstung oder auch Bestandssicherung von Verkehrsbegleitgrün ist nicht nur ökologisch von Bedeutung, sondern auch für das subjektive Lärmempfinden nützlich. Aufgrund der fehlenden schalltechnischen Wirkung können derartige Maßnahmen nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans sein.		
		Für uns ist es unverständlich, dass Betriebe und Arbeitgeber gegängelt werden, Arbeitsschutzmaßnahmen und -vorgaben durchzusetzen und zu dokumentieren - gerade auch beim Lärmschutz. Und wir Bürger, entlang der Autobahn wohnend, werden der möglichen Erkrankung durch Lärm im Stich gelassen. Das passt nicht zusammen.	Der Lärmaktionsplan der Stadt Schriesheim sowie der Gemeinden Hirschberg und Dossenheim schöpft die abgewogenen, rechtlich fehlerfreien Möglichkeiten der Lärminderung vollständig aus.		
		Bitte Messungen statt Berechnungen durchführen.	Siehe oben.		
3	Private Stellungnahme 5, Schriesheim Schreiben vom	(Überschrift der E-Mail: Lärmeinwirkung aufgrund Beseitigung der Sträucher auf Flurstück 7941) Durch die Beseitigung diverser Nuss - und anderer Sträucher auf dem Flurstück 7941 (Kreisel Fensensäume) hat der Lärmpegel zugenommen.	Die Stadt Schriesheim dankt für die Beteiligung am Verfahren und die Schilderung der Situation vor Ort. Die Berechnungsergebnisse berücksichtigen keine Minderungswirkung durch Bewuchs. Böschungsbepflanzung,	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Problemlösung wird un-	

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
	01.03.2021		die noch dazu nicht ganzjährig grün, d.h. belaubt ist, führen zu keinen nachweisbaren Pegelminderungen, stellen dafür jedoch einen "psychologischen" Lärmschutz dar. Das Begleitgrün muss zudem in regelmäßigen Abständen und unter besonderen Auflagen zurückgeschnitten und gepflegt werden, damit keine Gefahren für den Verkehr ausgehen. Laut Bundesnaturschutzgesetz ist intensiver Gehölzschnitt ("Radikalschnitt") in den Monaten Oktober bis Februar erlaubt. Dies wurde an dem angegebenen Flurstück durchgeführt.	abhängig vom LAP 3. Runde 2021 verfolgt.	
4	Private Stellungnahme 6, Schriesheim Schreiben vom 01.03.2021	Meine Lärmbelastung betrifft tieffrequenten Schall. Eine eher wenig bekannte und anerkannte Schallbelastung. Deswegen sende ich Ihnen weitere Informationen als pdf anbei. Ich habe mich mittlerweile umfassend informiert zu dem Thema und habe (leider) sehr viele Erfahrungen mit dem Schall und unterschiedlichen Schallquellen. <i>Lärmaktionsplanung der Stadt Schriesheim in interkommunaler Zusammenarbeit mit den Gemeinden Hirschberg und Dossenheim, 3. Runde - Beteiligung der Öffentlichkeit – Stellungnahme vom 01.03.2021:</i> Tieffrequenter Schall bzw. Infraschall wird in der bisherigen Lärmaktionsplanung für die Stadt Schriesheim nicht erwähnt. Tieffrequente Emissionen sind im Schriesheimer Raum in hohem Maße großflächig vorhanden. Für mich ist der Schall seit Mitte August 2018 in unserer Wohnung vorhanden. Rund um die Uhr ist in der gesamten Wohnung ein Wummern, Dröhnen, rhythmisches Bollern oder Brummen zu hören bzw. als Körperschall durch Vibrationen wahrzunehmen. Die Schallbelastung trat „plötzlich“ auf. Nur wenige Menschen hören diesen Schall bzw. nehmen ihn als Körperschall wahr. Da tieffrequenter Schall Wände und Fenster ungehindert durchdringt und Maßnahmen wie Schallschutzfenster etc. keine schützende Wirkung haben, ist er ein gravierendes Gesundheitsrisiko. Bei hoher Belastung wirkt er direkt und kann neben Schlafstörungen bis hin zu Schlaflosigkeit Symptome wie Schwindel, Kopfschmerzen, Übelkeit, Herzrasen etc. verursachen. Bei einer Langzeit-Exposition werden Gewebe-Schäden beschrieben, z. B. am Herzmuskel und Lungengewebe (anbei als pdf eine Studie aus dem Militärbereich, die über 20 Jahre Beobachtungen mit Tieffrequenzen ausgewertet „Low Frequency Noise: A Major Risk Factor in Military Operations“). Einer dauernden Einwirkung tief frequenter Immissionen mit entsprechend hohem Schalldruck im privaten Lebensbereich ausgesetzt zu sein, wo man sich auch erholen möchte und sich nicht nachhaltig dem Schall entziehen kann ist ein extremer Stress, eine Belastung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht. Tief frequente Emissionen/Infraschall sind in ihrer Ausbreitung – anders als Verkehrslärm oder -schwieriger zu prognostizieren und zu ermitteln. Selbst in einigen km Entfernung von der Schallquelle kann eine hohe Schallbelastung vorhanden sein kann, es kann zu Additionen des Schalls kommen und eine Ermittlung der Lärmquelle bei Beschwerden ist oft nicht erfolgreich. Die Schallquellen für die Schallbelastung in unserer Wohnung sind mir bekannt. Im Folgenden schildere ich kurz die Sachlage, wie sie sich nach meinen Recherchen darstellt: Bevor die Belastung im August 2018 begann, gab es eine Baumaßnahme auf dem Firmengelände der Firma Kling, soweit ich das beobachten konnte. Ich fand heraus, dass es auf dem Gelände der Firma Kling Anlagen gibt, die tieffrequenten Schall emittieren können, insbesondere ein Blockheizkraftwerk und eine Darre. Über ortskundige Personen und Gemeinderatsmitglieder der Stadt habe ich weitere Informationen gesammelt. Hierbei erfuhr ich von der direkten Nachbarschaft an der Firma, dass seit 2007 eine Klage wegen Lärmbelästigung liefe und dass die Nachbarn im Laufe der Jahre etliche bauliche Veränderungen auf dem Firmengelände wahrgenommen haben, die den dort wirkenden Lärm verstärkt hätten.	Die Stadt Schriesheim dankt für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren. Die EU hat im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie eingeführt, die seit 2005 durch Änderung des BImSchG in nationales Recht umgesetzt ist. Aktuell erfolgt in der Stadt Schriesheim die 3. Runde der Lärmaktionsplanung. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz verlangt nach §47 die Erstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen für sämtliche Hauptlärmquellen. Hauptlärmquellen sind: - Hauptverkehrsstraßen, - Haupteisenbahnstrecken, - (Groß-)Industriebetriebe und - Großflughäfen. Betrachtet wird darin ausschließlich der Luftschall. Weder Erschütterungen und damit in Zusammenhang stehender sekundärer Luftschall, noch tieffrequenter Schall bzw. Infraschall können im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden. Der Lärmaktionsplan der Stadt Schriesheim schöpft die abgewogenen, rechtlich fehlerfreien Möglichkeiten der Lärminderung vollständig aus. Grundlage für die Beurteilungen bilden die "Technische Regeln zur Lärm- und Vibrations - Arbeitsschutzverordnung - TRLV". Die Zuständigkeit in Bezug auf den Anlagenlärm obliegt hier dem Gewerbeaufsichtsamt.. Information.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Problemlösung wird unabhängig vom LAP 3. Runde 2021 verfolgt.	

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Der Schall war bis vor einigen Monaten bei geöffnetem Fenster sehr gut vom Tal hochkommend hörbar; als im Februar 2019 ein Termin in unserer Wohnung mit dem Gewerbeaufsichtsamt stattfand, bestätigte eine Mitarbeiterin, dass sie ein leises Stampfen vom Tal her vernahm. Heute ist er Die Genehmigungen der wesentlichen lärmrelevanten Anlagen Darre und BHKW sind vor ca. 30 bzw. 20 Jahren erteilt worden. Es gibt außerdem weitere Anlagen, die Lärm verursachen. Lt. Gewerbeaufsichts-Amt waren alle Modernisierungen der letzten Jahrzehnte weder anzeige- noch genehmigungspflichtig, was mich sehr verwundert, zumal man davon ausgehen kann, dass technologische Änderungen z. B. hinsichtlich verstärktem Einsatz von pneumatischen Verfahren, stattgefunden haben. Mir ist vor einigen Jahren aufgefallen, dass der Wasserdampf aus der Darre mit hohem Druck herauskommt, früher war das nicht so. Die Auslässe der Darre sind das Tal hochgerichtet und wirken evtl. wie Megafone. Wie hoch ist der Schalldruck an den Auslässen? Das wurde nie berechnet und ermittelt. Die Kühlung wurde in den letzten Jahren erneuert. Eine von beiden Weichen wurde letztes Jahr erneuert, ohne Prüfung. Tieffrequente Emissionen wurden/werden in keinem der aufgrund der Nachbarschaftsklage angefertigten Schallgutachten geprüft. Nach dem Bau eines neuen Heizkraftwerkes (wie aus der Presse zu erfahren war, ist dies für 2022 geplant) mit einer vermutlich höheren Leistung als das jetzige, kann es zu weiteren Steigerungen der Emissionen kommen. Bei mir haben sich nach Erscheinen mehrerer Zeitungsartikel zum Thema Menschen aus Schriesheim Stadt, OT Altenbach, Wilhelmsfeld und Dossenheim gemeldet. Aber auch aus anderen Regionen, in denen eine Belastung durch Tieffrequenzen auftritt. Allgemeines zum Thema Tief Frequenzen und Infraschall Es gibt in Deutschland zunehmend Beschwerden aus der Bevölkerung wegen tief frequenter Immissionen und Infraschall. Anlagen, die tief frequent emittieren, wie (Blockheiz-)Kraftwerke, Biogasanlagen, Luftwärmepumpen, Windräder, Kompressoren, Ventilatoren, Industrieanlagen, die heute vollautomatisiert immer mehr Massen bewegen und rund um die Uhr laufen, rücken immer näher ans Wohnumfeld bzw. ins Wohnumfeld. Tief frequente Emissionen sind in ihrer Ausbreitung – anders als Verkehrslärm oder Fluglärm – schwieriger zu prognostizieren und zu ermitteln. Selbst in einigen km Entfernung von der Schallquelle kann eine sehr hohe Schallbelastung vorhanden sein. In einer Studie des Umweltbundesamtes wird das Schutzniveau der Betroffenen gegenüber tieffrequenten Geräuschen als ungenügend empfunden. (Ermittlung und Bewertung tieffrequenter Geräusche in der Umgebung von Wohnbebauung, Text 134/2020, S. 16) https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/ermittlung-bewertung-tieffrequenter-geraeusche-in . Diese Studie geht von einer Verdopplung der Beschwerden bis 2030 aus, wenn nicht gegen gesteuert wird und zeigt Maßnahmen zur Verbesserung auf. Aus umweltmedizinischer Sicht, wurde das Thema in einer Studie des Robert-Koch-Institutes von 2007 benannt: „Infraschall und tieffrequenter Schall – ein Thema für den umweltbezogenen Gesundheitsschutz in Deutschland?“ https://www.rki.de/DE/Content/Kommissionen/UmweltKommission/Archiv/Schall.pdf;jsessionid=DC18DA0A57044A439119A048FB6CF3C3.internet081?__blob=publicationFile Im Zusammenhang mit den aktuellen Schallquellen und einer rasant wachsenden Anzahl möglicher weiterer Schallquellen, sollte diese Entwicklung die Städte und Gemeinden interessieren und einer sachlichen transparenten Prüfung unterzogen werden. Insbesondere erwähnt Ihr Zwischenbericht auch, dass der Erhalt ruhiger Landschaftsräume relevant sei. Diese bisher ruhigen Landschaftsräume im Wald in der Umgebung der Firma Kling, sind durch die Tieffrequenzen erheblich gefährdet. Anlagen:			

[illegible]

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			30 an den Ortsrand ist im Lärmaktionsplan dokumentiert.		
		3. Die extreme Belastung durch stark beschleunigende Motorräder und Autos Richtung Leutershausen (v.a. am Wochenende) bedarf einer Auseinandersetzung und ggf. Kontrollen.	Die EU-Umgebungslärm-Richtlinie gibt eigene Berechnungsvorschriften für die Ermittlung der maßgeblichen Lärmbelastungen vor. Motorradlärm, der zudem überwiegend saisonal auftritt, wird bei der Berechnungen (bislang) nicht berücksichtigt. Die Thematik der akustisch auffälligen Fahrzeuge, vornehmlich Motorräder und Sportwagen ist den Kommunen bewusst. Auch das Umwelt-Bundesamt hat bereits im September 2020 darauf verwiesen, dass (Sport-)Fahrzeuge zwar die Zulassungsvorschriften erfüllen, aber außerhalb der Prüfbereiche drastisch lauter, als zulässig sind. Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind jedoch nicht umsetzbar.		
		Ich bedanke mich bei Ihnen für die Erstellung des Lärmaktionsplanes und hoffe, dass Sie die Anmerkungen in weitere Überlegungen (z.B. beim Austausch mit dem Gemeinderat) miteinbeziehen können. Anlagen: Geschwindigkeitsmessungen Schrieshei Nord1_August 2020.pdf Geschwindigkeitsmessungen Schriesheim Nord2_ August 2020.pdf	Die Stadt Schriesheim dankt für die Beteiligung am Verfahren. Alle fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen werden dokumentiert und seitens der Stadt bewertet.		
6	Sammeleinwendung 1 für 27 Haushalte, Schriesheim Schreiben vom 05.03.2021	Wir, die 27 unterzeichnenden Haushalte, sind mit 77 Personen unmittelbar von der Lärmbelästigung durch die Autobahn A5 betroffen. Anlage: Sammeleinwendung 1	Die Stadt Schriesheim dankt für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren sowie die Schilderung des Verkehrlichen Sachverhalts und die Darstellung der Lärmbelastung und -empfindens auf Grund der BAB A5 (Zustand nach Sanierung).	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Problemlösung wird unabhängig vom LAP 3. Runde 2021 verfolgt.	
		1) Sachverhalt: Die Lärmbelastung im Wohngebiet „Fensenbäumen“ und angrenzend hat nach der Fahrbahnsanierung im Sommer 2020 erheblich zugenommen. Zum einen haben sich die Geräusche selbst von einem Rauschen zu einem Dröhnen verändert, zum anderen sind sie lauter geworden als vorher. Gefühlt ist die Autobahn viel näher gerückt. Messungen mit der HNO-App zur Schallpegelmessung ergeben bei Wind aus westlichen Richtungen zum Teil Immissionen bis über 70 dB (A), zum Beispiel am 28.Januar 2021 um 18.30 Uhr: 66 bis 71 dB (A) in der offenen Terrassentür und 69 bis 72 dB (A) im offenen Schlafzimmerfenster im 1. OG (Fröchweg 32). Diese Veränderung ist für uns nicht hinnehmbar, weil sie unsere Wohn- und Lebensqualität drastisch verschlechtert, ganz zu schweigen von den Auswirkungen auf unsere physische und psychische Gesundheit.	Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht keine Messungen, sondern ausschließlich Berechnungen zur Ermittlung der Lärmbelastung vor, da derartige Messungen jeweils nur eine Momentaufnahme darstellen, witterungs- und jahreszeitabhängig sind und zudem auch andere, nicht zu berücksichtigende Schallquellen, neben dem gegenständlichen Straßenverkehr aufnehmen. Die Beurteilung der Verkehrslärmgeräusche erfolgt ausschließlich anhand der Mittelungspegel. Kurzzeitige Geräuschspitzen oder Ton- bzw. Informationshaltigkeiten, z.B. durch Hupen, werden im Verkehrslärm grundsätzlich nicht berücksichtigt. Auch die wochentäglichen Schwankungen des Verkehrslärms werden bei der Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen aktuell per Definition nicht berücksichtigt.		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		2) Stellungnahmen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg und der seit 1.1.2021 zuständigen Autobahn GmbH Auf unsere Beschwerde vom 9.11.2020 erhielten wir im Grundsatz folgende Antwort aus dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „Maßgeblich bei der Berechnung von Verkehrslärm ist jedoch der Beurteilungspegel. Eine Erhöhung des Beurteilungspegels als Folge der durchgeführten Baumaßnahmen kann hingegen ausgeschlossen werden. ... Die neue Fahrbahnoberfläche hat bessere lärm mindernde Eigenschaften als die schadhafte Altbeläge.“ Letztlich bedeutet das für uns, dass unsere Wahrnehmung offenbar gestört sein soll. Dagegen spricht aber inzwischen die große Zahl von Unterstützern unseres Anliegens.	Information.		
		3) Bauliche Veränderungen an der A5 während der Sanierung 1. Die Fahrbahn wurde erneuert und dabei mit einem Waschbetonbelag versehen. Der Altbelag war ein Asphaltbelag. 2. Auf dem Mittelstreifen wurden Betongleitwände nachgerüstet, die den begrünten Mittelstreifen mit Leitplanken ersetzen.	Information.		
		4) Unsere Feststellungen Die Unterzeichnenden und viele weitere Meldungen von Anwohnern, Spaziergängern, Hundebesitzern bestätigen unsere Wahrnehmung: Die Geräuscentwicklung durch die A5 hat nach der Sanierung erheblich zugenommen. Selbst Autofahrer bemerken beim Befahren der sanierten A5 besonders in südlicher Richtung laute Innengeräusche bis hin zu unangenehmen Vibrationen. Aus unserer Sicht müssen entweder der neue Belag oder die Betongleitwände oder ein ungünstiges Zusammenspiel der beiden die Ursache der von uns festgestellten Wirkung, nämlich einer deutlichen Erhöhung der Lautstärke, sein. Offenbar sind hier Ursachen am Werk, die durch die offiziellen Berechnungen nicht erfasst werden.	Die Stadt Schriesheim dankt für die subjektive Darstellung der Lärmsituation. Eine Pegelerhöhung durch die Betonschutzwand im Mittelstreifen ist aus schalltechnischer Sicht nicht nachzuweisen. Ggf. Entstehende Pegelerhöhungen infolge Reflexionen an der Betonschutzwand werden dabei durch Pegelminderungen durch deren Abschirmwirkung der gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn überkompensiert.		
		5) Unsere Forderung Wir verlangen nicht mehr und nicht weniger, als die Autobahn A5 in einen Zustand zu versetzen, der unsere Lärmbelastung wieder in den Bereich wie vor der Sanierung zurückführt. Welche Maßnahmen letztlich ergriffen werden, müssen die Verantwortlichen im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg zusammen mit den Experten der seit dem 1.1.2021 zuständigen Autobahn GmbH entscheiden. Aus unserer Laiensicht wäre wahrscheinlich die effektivste Maßnahme, einen ausreichend dimensionierten Lärmschutzwall oder eine ausreichend hohe Lärmschutzwand mit schallschluckenden Eigenschaften oder eine Kombination aus beiden entlang der A5 zwischen Dossenheim und Schriesheim zu errichten.	Eine Erhöhung des Lärmpegels in Zusammenhang mit der Fahrbahnsanierung in 2019 wurde seitens der Stadt Schriesheim bereits gegenüber dem Regierungspräsidium vorgetragen, jedoch seitens des RP zurückgewiesen. Um für die gesamte Ortslage Schriesheim eine Pegelminderung zu erreichen, wäre eine Lärmschutzmaßnahme auf einer Länge von rund 3 km Länge östlich der Autobahn mit entsprechenden Investitionskosten und dem notwendigen Grunderwerb landwirtschaftlich genutzter Flächen erforderlich. Seitens des Baulastträgers Straße ergibt sich kein Erfordernis der Errichtung des Lärmschutzes, da es sich um eine bestehende Straße handelt. Zudem werden nur an einzelnen Gebäuden, und auch hier nur als Gesamt-lärmpegel aus Autobahn und K 4242, in der Nacht die gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung geringfügig überschritten. Aus Sicht der Regelungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg besteht hier keine Möglichkeit, Lärminderungsmaßnahmen in den laufen-		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
7	Private Stellungnahme 14, Schriesheim Schreiben vom 05.03.2021 Ergänzend zu Sammeleinwendung 1 - Stellungnahme 11	Zunächst möchten wir uns herzlich dafür bedanken, dass die nächste Runde der Lärmaktionsplanung stattfindet. Wie Sie in den vergangenen Wochen und Monaten der Presse, insbesondere dem Mannheimer Morgen und der Rhein-Neckar-Zeitung, entnehmen konnten, ist der Lärm durch die Autobahn A5 eine der wesentlichen Lärmquellen in der Region. Die Immissionen durch die A5 beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität im Freien stark und rauben vielen Einwohnern den Schlaf. Daher haben wir uns mit dem Zwischenbericht der Lärmaktionsplanung, 3. Runde, insbesondere im Hinblick auf die Lärmeinwirkungen durch die A5, kritisch auseinander gesetzt. Diese detaillierte zweite Stellungnahme inklusive der damit verbunden Forderungen finden Sie im Anhang zu dieser Email. Diese Stellungnahme sende ich Ihnen stellvertretend für zwischenzeitlich 28 Haushalte (80 Einwohner aus Schriesheim) <i>Ergänzung zu Sammeleinwendung 1.</i>	den Lärmaktionsplan der 3. Runde aufzunehmen. Die Stadt dankt für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren sowie die kritische Auseinandersetzung mit der Thematik BAB A 5.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Problemlösung wird unabhängig vom LAP 3. Runde 2021 verfolgt.	
		1. Kapitel 1.7: Geplante Maßnahmen Nicht den gleichen Fehler wie in der Lärmaktionsplanung, 2. Runde wiederholen Der Zwischenbericht der Lärmaktionsplanung 3. Runde beschreibt keinerlei Maßnahmen, um die Lärmeinwirkung der A5 zu adressieren. Dies war bereits in der Lärmaktionsplanung 2. Runde der Fall. Diese Lärmaktionsplanung 2015 weist bereits die A5 als Hauptlärmquelle aus, jedoch waren keinerlei Maßnahmen hinsichtlich der durch die Autobahn verursachten Lärmemissionen vermerkt.	An der zur Autobahn nächstgelegenen Wohnbebauung am Bollengrubweg im Bereich "Fensengärten" berechnen sich nach RLS-90 als Gesamtlärmpegel aus Autobahn und K 4242 Beurteilungspegel von bis zu 65 / 58 dB(A) tags / nachts. Die gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg werden am Tag eingehalten, nachts an 31 Gebäuden innerhalb eines Streckenabschnitts von rund 380 m entlang der K 4242 um bis zu 3 dB(A) überschritten. Aufgrund des Abstand von rund 500 m zur nächstgelegenen Richtungsfahrbahn der BAB A5 wäre zum Schutz der betroffenen Gebäude ein aktiver Schallschutz auf einer Länge von 1,3 km mit entsprechenden Investitionskosten und dem notwendigen Grunderwerb landwirtschaftlich genutzter Flächen erforderlich. Eine derartige Maßnahme zum Schutz der Anwohner lässt sich weder kurzfristig, noch im Hinblick auf ein wirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis darstellen. Die Maßnahme wurde daher nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen, da sie nach Fachrecht nicht zulässig wäre.		
		Die Bundesautobahn A5 läuft entlang der Gemarkungen Dossenheim, Schriesheim und Hirschberg. Für die betroffenen Gemeinden besteht die Notwendigkeit, auch in Einwirkungsbereichen von Autobahnen im Rahmen ihrer eigenen Planungshoheit für ausreichenden Lärmschutz zu sorgen (Quelle: Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft).	Der Bebauungsplan "Fensenbäumen" der Stadt Schriesheim sieht neben der realisierten 3,0 m hohen Lärmschutzwand an der Kreisstraße K 4242 die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen nach DIN 4109 zum Schutz vor verbleibenden Überschreitungen der maßgebenden Orientierungswerte der DIN 18005 vor.		
		Die Fahrbahn der BAB A5 wurde im Jahr 2020 beidseitig erneuert. Der neue Fahrbahnbelag wird von den Anwohnern auf beiden Seiten der Autobahn als deutlich lauter empfunden als der vorige Belag. Eine kritische Auseinandersetzung mit der Lärmquelle BAB A5 in 2015 hätte auch politisch genutzt werden können, eine entsprechend lärmindernde Fahrbahndecke durchzusetzen. So gilt beispielsweise für Offenporigen Asphalt (OPA) ein DStrO-Korrekturwert von -5 dB(A). Leider wurde eine solche lärmmindernde Fahrbahn nicht umgesetzt.	Ein offenporiger Fahrbahnbelag wird vom Baulastträger als aktive Lärmschutzmaßnahme im Rahmen der Lärmvorsorge als Mittel und nach Einzelfallentscheidung angewendet. In vorliegendem Fall handelte es sich um eine Fahrbahnsanierung einer bestehenden Straße mit einem lärmmindernden Fahrbahnbelag, der nach Aussage des		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			Regierungspräsidiums zu einer Pegelminderung von 2 dB(A) gegenüber dem früheren Belag führte. Weitergehende Verpflichtungen bzw. Anforderungen an den Schallimmissionsschutz lassen sich hier nicht ableiten.		
		Forderung 1: Setzen Sie sich bitte in der Lärmaktionsplanung 3. Runde umfassend mit Maßnahmen zur Reduktion der Schalleinwirkung durch die BAB 5 auseinander und beschreiben Sie sowohl Maßnahmen direkt durch den Betreiber der BAB 5, als auch Maßnahmen durch die Stadt Schriesheim. Somit kommt auch die Gemeinde der Anforderung nach, im Rahmen der eigenen Planungshoheit für ausreichenden Lärmschutz durch die BAB 5 zu sorgen.	Siehe obige Ausführungen.		
		2. Kapitel 2.5: Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen Nutzung der RLS 90 anstelle der zukünftig gültigen RLS-19 Sie führen an, „als Grundlage zur Berechnung von Untersuchungen außerhalb der Lärmaktionsplanung dient die RLS-90 für die Beurteilung nach der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) oder den Lärmschutz-Richtlinien-StV.“ Die „Bundesanstalt für Straßenwesen“ (BASt) wurde beauftragt, die RLS90 zu aktualisieren. Zwischenzeitlich sind die RLS-19 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ und die TP KoSD-19 „Technische Prüfvorschrift zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten“ verfügbar, sie werden die RLS-90 und die GEstRO-92 ersetzen. Vor der verbindlichen Einführung der RLS -19 und der TP KoSD-19 ist noch eine Änderung der 16. BImSchV erforderlich. Aus den beiden jetzt veröffentlichten Dokumenten kann jedoch bereits heute entnommen werden, welche Veränderungen zu beachten sind.	Von der EU werden die Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung vorgegeben. Folgende Vorschriften kommen in der 1. und 2. Stufe sowie der 3. Runde der Lärmaktionsplanung zur Anwendung: ▶ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), ▶ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Der interkommunale Lärmaktionsplan basiert auf der Lärmkartierung der LUBW. Die Daten werden alle fünf Jahre mit den, zu diesem Zeitpunkt aktuell gültigen Berechnungsmethoden, fortgeschrieben. Eine Fortschreibung fand 2012 und 2017 statt. Demnach sind auch die dort angewendeten Berechnungsverfahren für die weitere Bearbeitung bindend. Aufgrund der bundesweit verspäteten Erstellung der Lärmkarten sowie der anschließenden Bearbeitung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind die im § 47 d fixierten Terminvorgaben verfehlt worden. Die EU hat daher ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland in die Wege geleitet. Eine Aktualisierung der Lärmkarten und somit auch der Berechnungsgrundlagen findet mit der nächsten Fortschreibung, der 4. Runde statt. Erst in der 4. Runde kommen die 'BEB - Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm' vom 20. November 2018 und die 'Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB)' vom 28. Dezember 2018 zur Anwendung in Verbindung mit der RLS-19 als nationale Rechenvorschrift statt. Zudem hat das Ministerium für Verkehr mit der Ergänzung zum Kooperationserlaß-Lärmaktionsplanung vom 13.04.2021 nochmals klargestellt, dass das Rechenverfahren der RLS-90 weiterhin in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung verbindlich anzuwenden ist.		

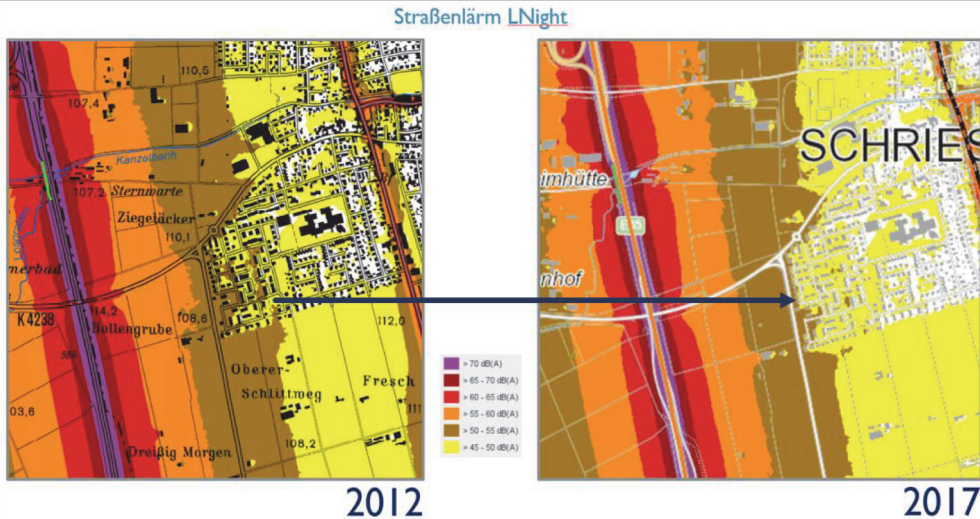
30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Maßgebliche Änderung in den RLS-19 ist die Einführung neuer Geräuschminderungswerte für Straßen-deckschichten. Das bisher verwendete Verfahren der sogenannten DStrO-Werte aus den RLS-90 hat mehrere Schwachstellen:	Information.		
		► Für jeden Deckschichttyp gab es bisher nur einen DStrO-Wert, eine Trennung nach Fahrzeugkategorien (Pkw und Lkw) fand bisher nicht statt, obwohl verschiedene Fahrbahnbeläge unterschiedliche geräuschmindernde Eigenschaften für Pkw- oder Lkw-Verkehr aufweisen. ► Die Einführung von DStrO-Werten für neuartige oder optimierte Deckschichttypen sowie die Anpassung bestehender DStrO-Werte waren bisher nur sehr umständlich über sogenannte "Allgemeine Rundschreiben Straßenbau" (ARS) des Verkehrsministeriums möglich. In den beiden neuen Dokumenten RLS-19 und TP KoSD-19 wurde die Systematik für die Ermittlung der Geräuschminderungswerte nun angepasst, so dass die oben genannten Schwachstellen in Zukunft nicht mehr bestehen werden. Die neuen Geräuschminderungswerte, die nun als DSD-Werte bezeichnet werden, werden getrennt für Pkw und Lkw und für zwei Geschwindigkeitsklassen angegeben. Vor allem aber erlaubt die neue TP KoSD.19, für neue oder optimierte Deckschichttypen eigene DSD-Werte zu ermitteln. Auf diese Weise können nun für innovative Deckschichtkonzepte, die geräuschmindernde Eigenschaften aufweisen, deutlich effizienter Geräuschminderungswerte vergeben und somit auch in der verwaltungsrechtlichen Bewertung angesetzt werden. Zur Einstufung eines Deckschichttyps nach der TP KoSD-19 sind kombinierte Messungen nach dem Verfahren der Statistischen Vorbeifahrt (SPB-Messung nach DIN 11819-1) und nach dem Nahfeld-Messverfahren (CPX-Messung nach DIN 11819-2) auf mehreren Straßenabschnitten durchzuführen (Quelle: Ingenieur.de: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS19; Müller-BBM GmbH).	Die neuen Vorgaben und Berechnungsverfahren sind bekannt. Jedoch können diese in der laufenden Lärmaktionsplanung der 3. Runde, wie oben beschrieben, nicht zur Anwendung kommen.		
		Forderung 2: Bitte führen Sie neben der Grundlage RLS 90 auch die Beurteilungen nach der neuen RLS-19 an, sodass die Ausarbeitungen auch für die nächsten Jahre Gültigkeit besitzen und in der Lärmaktionsplanung benannte Immissionen mit gesetzlichen Regelungen (z.B. Auslösewerte) verglichen werden können.	Die Vorgaben der Lärmaktionsplanung der 3. Runde sind verbindlich. Eine Änderung dieser Vorgaben wird erst im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung in Kraft treten.		
		3. Kapitel 2.4: Lärmkartierung Ggf. fehlerhafte Werte der Lärmkartierung werden einfach so übernommen Sie führen an: „Die Ergebnisse der Lärmkartierung durch die LUBW sowie die Arbeitsgrundlagen aus Geländemodell, Verkehrslärmemissionen und Anzahl der Einwohner werden von der LUBW zur Verfügung gestellt. Die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen erfolgte durch die LUBW. Diese hat mit Datum zum 19.12.2018 die Ergebnisse der 3. Runde der Lärmkartierung 2017 zur Verfügung gestellt.“ Die Daten der LUBW wurden in der Lärmaktionsplanung übernommen. In Kapitel 1.4.3 zeigen Sie eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2012 (linke Bildhälfte) zur Lärmkartierung 2017 (rechte Bildhälfte) der LUBW im Beurteilungszeitraum L DEN in Schriesheim. Sie kommen darin zu dem Schluß: „Insbesondere bei der flächigen Lärmausbreitung der A5 lässt sich dies in den Lärmkarten ausmachen, was zu einem Teil auf die in den letzten 5 Jahren realisierten Fahrbahndeckensanierungen der A5 zurückzuführen ist.“ Im uns vorliegenden Schreiben vom 11. Dezember 2020 des Referats 43 – Lärmschutz und Luftreinhaltung des Ministeriums für Verkehr BW wurden wir wie folgt informiert: „Die ausgetauschten Asphaltbeläge stammten aus den Jahren 1995 und 1996. Die Deckschichten waren beim Ausbau 15-16 Jahre alt, schadhaft und am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt.“ Folglich kann Ihre Schlussfolgerung so nicht haltbar sein. Die von Ihnen angedeutete Veränderung des Korrekturwertes DStrO wäre ja nur bei einer Änderung des Fahrbahnbelags zulässig. Forderung 3.1 Bitte klären Sie Ihre Rationale auf, weshalb es im Vergleich der Lärmkartierung 2017 zu 2012 zu einer	Die Stadt Schriesheim dankt für den Hinweis und die damit verbundene kritische Auseinandersetzung mit den Unterlagen des Zwischenberichts. Die Lärmkartierung des LUBW weist nördlich der Anschlussstelle Schriesheim sowohl in der Lärmkartierung 2012 als auch 2017 für die BAB A5 einen Korrekturwert für die Fahrbahnoberfläche $D_{StrO} = 0 \text{ dB(A)}$ aus. Eine Fahrbahnsanierung ist hier noch nicht berücksichtigt. Südlich der Anschlussstelle wird in der Lärmkartierung 2012 ein Korrekturwert für die Fahrbahnoberfläche $D_{StrO} = 0 \text{ dB}$, in 2017 ein Korrekturwert für die Fahrbahnoberfläche von $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$ angegeben, was sich in der Änderung der Lärmkarten auch so abbildet. Zudem ist der Verkehr auf der B3 von ca. 16.300 Kfz/24 in 2012 auf 11.800 Kfz/24h in 2017 zurückgegangen.		

30. Juni 2021
Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss																																	
		Verringerung der Lärmausbreitung kommen soll. Die Fahrbahn wurde laut Auskunft des Ministeriums für Verkehr weder erneuert noch verändert. Die Anwohner haben außerdem keine Verringerung der Immissionen feststellen können. Falls Sie keine belegbare Rationale für die Verringerung der Lärmausbreitung haben, gehen Sie bitte von den höheren Werten für die Lärmaktionsplanung aus.																																				
		Forderung 3.2 Die Kartierungen zeigen die Werte LDEN (Day, Evening, Night, also 24h) und die Werte LN (22:00 Uhr – 06:00 Uhr). Die gesetzlich festgelegten Auslösewerte beziehen sich jedoch auf die beiden folgenden Zeiträume: 06:00 Uhr – 22:00 Uhr, und 22:00 Uhr – 06:00 Uhr. Die Day/Evening Werte von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr fehlen jedoch in Ihren Darstellungen und Ausführungen. Bitte erweitern Sie Ihre Darstellungen und Ausführungen daher um das Zeitfenster 06:00 Uhr – 22:00 Uhr und erlauben Sie hierdurch einen Vergleich mit den Auslösewerten zur Lärmsanierung.	Es gibt in der Lärmaktionsplanung keine gesetzlich festgelegten Auslösewerte (siehe dazu Kapitel 2.6 im Bericht). Diese Auslösewerte können nicht gleichgesetzt werden mit den Auslösewerten des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes. Die 34. BImSchV gibt zudem die gesetzlichen Vorgaben zur Erstellung der Lärmkarten. Im §4 heißt es dazu: (2) Die Ausarbeitung von Lärmkarten hat getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm einschließlich Hafenlärm) auf der Grundlage der Lärmindizes L_{DEN} und L_{night} zu erfolgen. Der Absatz 4 gibt zudem die Darstellungsform und die Farbgebung vor, von der in der aktuellen 3. Runde nicht abgewichen werden kann. Ein Vergleich mit den Auslösewerten der Lärmsanierung ist jedoch mit den Darstellungen der Pläne 9 und 10, die die Berechnungsergebnisse nach RLS-90 für den Tag und die Nacht wiedergeben, möglich.																																			
		Die Aussagekraft von Lärmkarten sind so gut wie der Dateninput (Quelle: Handbuch Lärmaktionspläne, Bundesumweltamt). An den von Ihnen übernommen Daten der Lärmkartierung 2017 gibt es jedoch Zweifel an der Korrektheit, die im Folgenden aufgeführt sind:	Information.																																			
		A Korrektur Straßenoberfläche 2017 lag ein damals ca. 12 Jahre alter Asphalt-Belag auf der A5 in Höhe Schriesheim. Gemäß 16. BImSchV ist hierfür ein Korrekturwert von 0 dB(A) anzuwenden: Tabelle 4: Korrektur D_{str0} für unterschiedliche Straßenoberflächen <table><tr><th rowspan="2"></th><th rowspan="2">Straßenoberfläche</th><th colspan="3">D_{str0} *) in dB(A) bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von</th></tr><tr><th>30 km/h</th><th>40 km/h</th><th>≥ 50 km/h</th></tr><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th></tr><tr><td>1</td><td>nicht geriffelte Gußasphalte, Asphaltbetone oder Splittmastixasphalte</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>Betone oder geriffelte Gußasphalte</td><td>1,0</td><td>1,5</td><td>2,0</td></tr><tr><td>3</td><td>Pflaster mit ebener Oberfläche (Bild 1)</td><td>2,0</td><td>2,5</td><td>3,0</td></tr><tr><td>4</td><td>sonstiges Pflaster (Bild 1)</td><td>3,0</td><td>4,5</td><td>6,0</td></tr></table>		Straßenoberfläche	D_{str0} *) in dB(A) bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von			30 km/h	40 km/h	≥ 50 km/h		1	2	3	4	1	nicht geriffelte Gußasphalte, Asphaltbetone oder Splittmastixasphalte	0	0	0	2	Betone oder geriffelte Gußasphalte	1,0	1,5	2,0	3	Pflaster mit ebener Oberfläche (Bild 1)	2,0	2,5	3,0	4	sonstiges Pflaster (Bild 1)	3,0	4,5	6,0	siehe obige Ausführungen.		
	Straßenoberfläche	D_{str0} *) in dB(A) bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von																																				
		30 km/h	40 km/h	≥ 50 km/h																																		
	1	2	3	4																																		
1	nicht geriffelte Gußasphalte, Asphaltbetone oder Splittmastixasphalte	0	0	0																																		
2	Betone oder geriffelte Gußasphalte	1,0	1,5	2,0																																		
3	Pflaster mit ebener Oberfläche (Bild 1)	2,0	2,5	3,0																																		
4	sonstiges Pflaster (Bild 1)	3,0	4,5	6,0																																		

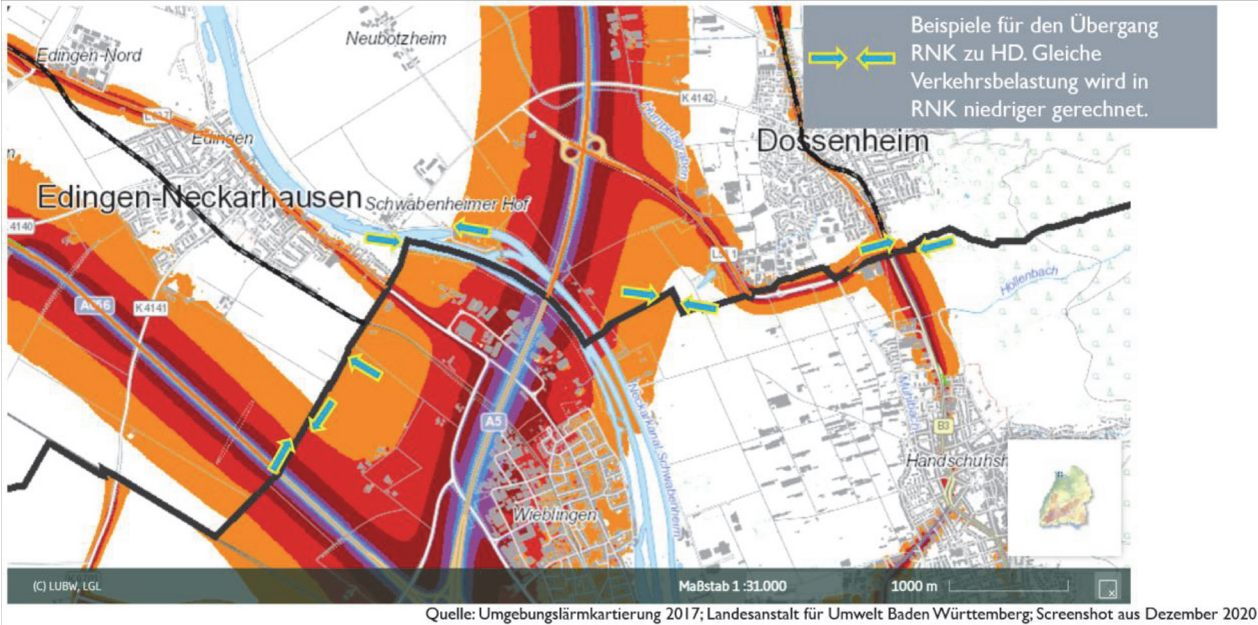
30. Juni 2021
Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Stattdessen wurde laut Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg bei der Lärmkartierung 2017 ein Korrekturwert von -2dB(A) angewandt, und damit die Beurteilungspegel reduziert:	Der Korrekturwert von -2 dB(A) ist vom LUBW nur im Abschnitt südlich der Anschlussstelle Schriesheim ange-setzt (siehe oben).		
		 Hier kann der Eindruck entstehen, dass Beurteilungspegel unter die Lärmsanierungsschwelle gedrückt und die Immissionen schöngerechnet werden sollen.	Information.		
		B Von 2012 bis 2017 soll es leiser geworden sein Gemäß der Eingangsparameter hat die Verkehrsdichte von 2012 bis 2017 zugenommen. Gleichzeitig wurden gemäß Aussagen des Referats 43 – Lärmschutz und Luftreinhaltung des Ministeriums für Ver-kehr BW keine Veränderungen der Fahrbahn-oberfläche vor-genommen. Den-noch soll es ge-mäß der Lärmkar-tierungen deut-lich leiser gewor-den sein:  Quelle: Umgebungslärmkartierung; Landesanstalt für Umwelt Baden Württemberg	Siehe oben. Für die Lärmaktionsplanung Schriesheim maßgebend sind die Ergebnisse der seitens der Kommunen in Auftrag ge-gebenen Nachkartierungen der Lärmbelastung im Plan-gebiet (siehe Pläne 5 und 6 im Bericht). Diese weisen ge-genüber der LUBW-Kartierung, unter anderem auch		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			aufgrund der Berücksichtigung der K 4242, eine höhere Lärmbelastung des Wohngebietes aus.		
		Wie Sie den obigen Abbildungen entnehmen können, hat sich der Bereich bis 55 dB(A) von 2012 bis 2017 deutlich zurückgezogen. Da die Auslösewerte für eine Lärmsanierung bei 54 dB(A) liegen, wurde durch diesen Vorgang der Beurteilungspegel für einen großen Teil des Wohngebiets unterhalb dieses Werts gedrückt.	Für die lärmbeeinträchtigten Anwohner an Straßen in der Bau- last des Bundes (hier: BAB A5) besteht die Möglichkeit einer Förderung der Kosten für passive Schallschutzmaß- nahmen am Gebäude (z.B. der Einbau von Lärmschutz- fenstern). Voraussetzung dafür ist, dass die Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurden bzw. der Bebauungsplan vor diesem Datum rechtskräftig geworden ist und die hier maßgebenden Auslösewerte der Lärmsanierung von 64 / 54 dB(A) tags / nachts überschritten werden. Die Beantragung der Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgt über den Eigentümer selbst. Es wird auf den Erläuterungs- bericht des Lärmaktionsplans, Kapitel 3.1.2a verwiesen.		
		C Rhein-Neckar Kreis ist leiser als Heidelberg – aber Abfahren kann man nicht/kein anderer Belag Die Stadt Heidelberg liegt eingebettet im Rhein-Neckar Kreis. Der Übergang von der Stadt zum Kreis ist nicht spürbar – auch nicht auf unseren Verkehrswegen.	Information.		
		Gemäß der Lärmkartierung müsste aber jede Person sofort merken, wenn sie von der Stadt Heidelberg in den Rhein-Neckar-Kreis übergeht: Laut Lärmkartierung sind da die Geräusche plötzlich - weg. Nur ändert sich weder der Fahrbahnbelaag noch kann man an diesen Stellen abfahren. Dies trifft sowohl auf die A5 als auch die B3 zu. In der nachfolgenden Abbildung sehen Sie die Grenzen zwischen den Kreisen aufgezeichnet und erken- nen die Unterschiede. Auch hier kann der Eindruck entstehen, man wolle im nördlichen Rhein-Neckar-Kreis Lärmsanierungs- maßnahmen vermeiden.	Das LUBW ist nicht zuständig für die Kartierung der Bal- lungsräume, zu denen unter anderem auch Heidelberg zählt. Die Lärmkartierung Heidelbergs erfolgt in deren Eigenregie. Für einen unmittelbaren Vergleich der Kartie- rungsergebnisse müssen die jeweiligen Eingangsdaten verglichen werden. Bei der Lärmaktionsplanung werden im Rhein-Neckar- Kreis keine anderen Maßstäbe angelegt, wie in den ande- ren Kreisen und kreisfreien Städte Baden-Württembergs. Ebenso herrscht seitens der Kommunen kein Interesse, Lärmsanierungsmaßnahmen zu vermeiden, gar der Bevöl- kerung vorzuenthalten. Die Stadt Schriesheim, die Gemeinde Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße haben sich aber gerade aus dem Grund für eine interkommunale Zusammenarbeit in die- sem Bereich entschieden, um ihren Bürger*innen ein um- fangreiches und aufeinander abgestimmtes Verfahren sowie dessen Maßnahmenumsetzung zu ermöglichen.		

30. Juni 2021
Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		 Beispiele für den Übergang RNK zu HD. Gleiche Verkehrsbelastung wird in RNK niedriger gerechnet. (C) LUBW, LGL Maßstab 1 : 31.000 1000 m Quelle: Umgebungslärmkartierung 2017; Landesanstalt für Umwelt Baden Württemberg; Screenshot aus Dezember 2020			
		D Korrekturwert für die Straßenoberfläche Für den seit 2020 verbauten Waschbetonbelag kann ein Korrekturfaktor in Höhe von -2 dB(A) zugrunde gelegt werden. Dieser Wert stellt eine wesentliche Korrektur des Beurteilungspegels dar. Entsprechende Studien zeigen, dass dies eine zulässige Korrektur ist, sofern der Belag korrekt ausgeführt wurde. Die Einschätzung des Bundesumweltamtes, lautet daher wie folgt: Bei der Waschbetonbauweise handelt es sich um eine technisch anspruchsvolle Oberflächentexturierung. Bezüglich der Ausführungsqualität sind für das Gelingen einer Waschbetontextur folgende Parameter von großer Bedeutung: [Quelle: Bundesumweltamt, 2014] • Texturtiefe • Anteil, Kornform und Bruchflächigkeit der gebrochenen Gesteinskörnungen, • Kornzusammensetzung bzw. Sieblinie für eine hohe Profilspitzenzahl an der Oberfläche, • Witterung und Temperatur beim Betoneinbau bzw. beim Entfernen des Oberflächenmörtels, • Dicke und Qualität des Oberflächenmörtels, • Typ des Oberflächenverzögerers, • Ausbüstzeitpunkt und Nachbehandlung vor und nach dem Ausbürsten Leider geht die Autobahngesellschaft des Bundes auf unsere Fragen hinsichtlich der Abnahme nur unzureichend ein. Mündlich wurde uns zugetragen, dass die Abnahme lediglich fußläufig per Augenschein ausgeführt wurde. Bei einem Kostenpunkt von 7 Millionen Euro für die Erneuerung des Fahrbahnbelags auf einer Streckenlänge von 3,5 km hoffen wir jedoch, dass eine gründliche Abnahme erfolgt ist. Daher waren wir der Auffassung, unsere Anfrage hierzu könne schnell und entsprechend detailliert erfolgen, was nun leider enttäuscht wurde.	Information.		
		In den Print-Medien wird der neue Belag bereits als „Schriesheimer Brüllbeton“ bezeichnet. Diese Einschätzung beruht nicht nur auf den Erfahrungen der Anwohner auf beiden Seiten der Autobahn, sondern auch auf den Erfahrungen der Autofahrer selbst, die sich bei der Presse meldeten. Insbesondere bei der Fahrt aus Hirschberg kommend in Richtung Heidelberg wird auf dem neuen Teilstück von erheblichen Geräuschentwicklungen im Fahrzeugraum und auch von starken Vibrationen berichtet.	Information.		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Die Korrektur um -2dB(A) scheint daher für die A5 auf Höhe Schriesheim absolut unangebracht.			
		Ein entsprechender Nachweis der Erstellung des neuen Fahrbahnbelags gemäß Stand der Technik wurde nicht geführt. Sowohl Anwohner als auch Fahrzeugführer berichten von einer erheblichen Zunahme der wahrgenommenen Schallimmissionen im Vergleich zum vorigen 15-16 Jahre alten Asphalt. Dieser Altbelag weist einen Korrekturfaktor von 0 dB(A) auf. Gemäß Umweltministerium BW liegen hörbare Unterschiede ab einer Differenz von 3 dB(A) vor. Entsprechend müsste für die derzeitige Situation der Korrekturwert +3 dB(A) Anwendung finden.	Wie bereits oben erwähnt hat sich die Stadt Schriesheim wiederholt mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe zu dieser Thematik in Verbindung gesetzt. Nach deren Aussagen liegen keine Ausführungsmängel vor, die eine abweichende Lärmbetrachtung erforderlich machen.		
		Forderung 3.3 Bitte führen Sie eine Nachberechnung der Schalleinwirkung durch die A5 gemäß RLS-90 und auch RLS-19 durch und benennen Sie die Eingangsparameter transparent. Nach unseren Berechnungen sind die Auslösewerte für die Lärmsanierung nach RLS-90 übertroffen.	An der zur Autobahn nächstgelegenen Wohnbebauung am Bollengrubweg im Bereich "Fensengärten" berechnen sich nach RLS-90 als Gesamtlärmpegel aus Autobahn und K 4242 Beurteilungspegel von bis zu 65 / 58 dB(A) tags / nachts. Eine Berechnung nach RLS-19 ist nicht zulässig.		
		4. Kapitel 2.5: Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen Auslösewerte der Lärmsanierung übertroffen Sie beschreiben die folgenden Auslösewerte für die Lärmsanierung für Bundesfernstraßen und Landesstraße in Baden-Württemberg: < 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für Reine/Allgemeine Wohngebiete Nach unseren Berechnungen sind diese Auslösewerte in den Fensengärten überschritten, insbesondere in der Nacht.	Die gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg von 65 / 55 dB(A) werden am Tag eingehalten, nachts an 31 Gebäuden überschritten. Die um 1 dB(A) niedrigeren Auslösewerte der Lärmsanierung werden somit an einer größeren Zahl an Gebäuden überschritten.		
		Forderung 4 Bitte prüfen Sie unabhängig von der möglicherweise fehlerhaften Lärmkartierung die Überschreitung der Lärmsanierungsschwelle in den Fensengärten nach und berücksichtigen Sie bitte die Überlagerung mehrerer Emissionquellen, wie beispielsweise die nahen Kreisstraßen. Bitte simulieren Sie auch insbesondere die auftretenden Reflektionen. Die Gebäude steigen aus Sicht der BAB 5 von 1,5 stöckig auf 5 stöckig schrittweise an. Der Schall reflektiert an den höheren Gebäuden zurück. Im Gebiet selbst kann man daher die A5 nicht orten, der Schall kommt von überall und wird überhöht.	Siehe oben. Die Berechnung hat auf Datengrundlage der LUBW stattgefunden. In die Berechnung sind neben den benannten Kreisstraßen K 4238 / Ladenburger Straße und K 4242, ebenso die Emissionen der BAB A 5 eingegangen, ebenso die Geschossigkeit der Wohngebäude vor Ort. Die Berechnungen berücksichtigen dabei entsprechend den Vorgaben der Berechnungsrichtlinien eine Reflexion.		
		5. Kapitel 4: Schutz ruhiger Gebiete Aufnahme des Naherholungsgebietes zwischen Schriesheim und der A5 Für die Bewohner im westlichen Schriesheim ist das Gebiet zwischen der Wohnungsbebauung und der BAB 5 ein Naherholungsgebiet – wenn auch ein sehr lautes. Es wird für Spaziergänge mit und ohne Hund genutzt und stellt eine wichtige Achse nach Ladenburg aber auch nach Dossenheim dar.	Information.		
		Der Grünordnungsplan für die Fensengärten 1993, als Anhang des Bebauungsplanes Fensengärten, bezeichnet dieses Areal als erholungsg geeignet. Bereits 1993 wurde in diesem Dokument auf den negativen Einfluss der Verkehrsemissionen durch die A5 verwiesen. Die damals zugrunde gelegte Annahme: täglich ca. 56 000 Kfz (statt heute fast 80 000 Kfz). Mit diesem damaligen geringeren Verkehrsaufkommen kam der Grünordnungsplan bereits zur der Schlussfolgerung: „Vor allem die daraus resultierenden Lärmbelastungen von ca. 61 bis 64 dB(A) im Planungsgebiet schränken die Erholungseignung ein und würden auch den Wohnwert beeinträchtigen“. Daher wurde bereits 1993 ein Lärmschutzbauwerk direkt an der A5 empfohlen.	Information.		

30. Juni 2021
Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Stattdessen wurde lediglich eine Lärmschutzwand entlang der K 4242 errichtet. Aufgrund der großen Entfernung zur Emissionsquelle ist diese jedoch ineffektiv.			
		14Grünordnungsplan Schriesheim/Fensenbäumen <i>Vorbelastung</i> Das Gebiet Fensenbäumen wird besonders durch die Verkehrsemissionen negativ beeinflusst. Auf der 500 m westlich verlaufenden Autobahn A 5 fahren täglich ca. 56 000 Kfz und auf dem direkt an das Gebiet angrenzenden Kreisstraßen K 4238 und K 4242 wurden ca. 6 000 bzw. 3 000 Kfz am Tag gezählt*). Vor allem die daraus resultierenden Lärmbelastungen von ca. 61 bis 64 dB(A) im Planungsgebiet schränken die Erholungseignung ein und würden auch den Wohnwert beeinträchtigen. <i>Ausgleichende Maßnahmen</i> Um die Lärmbelastung sowohl des Wohnbaugebietes wie auch der aufgrund ihres Obstbaumbestandes erholungsgerechten Fläche an der Autobahn zu verringern wäre ein Lärmschutzbauwerk direkt an der Autobahn sinnvoll. Ein Lärmschutzbauwerk entlang der K 4242 könnte zwar das Wohnbaugebiet ausreichend schützen, geht aber zu Lasten der verfügbaren Grundstücksfläche und der Einbindung des Baugebietes in die Landschaft. Der Effekt eines Lärmschutzbauwerks direkt an der Emissionsquelle wäre bei gleichen Ausmaßen zudem wesentlich größer.	Information.		
		Forderung 5 Erklärung des Naherholungsgebiets zwischen Wohnbebauung und BAB 5 als schutzwürdig.	Die Lärmaktionsplanung dient dem Schutz der Bevölkerung vor unzulässigen Lärmeinwirkungen. Dieser Schutz bezieht sich zum einen auf deren Wohngebäude, zum anderen aber auch auf den Schutz bestehender "Ruhiger Gebiete". Eine Aufnahme eines bereits heute verlärmten Gebietes als "Ruhiges Gebiet" ist nicht möglich.		
		6. Kapitel 2.8.4: Aktionsbereiche Fensenbäumen nur teilweise aufgenommen Gemäß Tabelle 20 befinden sich im definierten Teilbereich der Fensenbäumen bereits 31 Gebäude, die eine Schalleinwirkung von über 55 dB(A) nachts aufweisen. Die Auslösewerte zur Lärmsanierung sind somit übertroffen. Da im Lärmaktionsplan lediglich die möglicherweise fehlerhaften Daten der Lärmkartierung übernommen wurden, ist wohl von einer höheren Anzahl betroffener Gebäude auszugehen.	Information.		
		Forderung 6 Nehmen Sie bitte den gesamten Bereich des Wohngebiets Fensenbäumen als Aktionsbereich auf.	Als Grundlage für den Lärmaktionsplan stellt das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das LUBW, die Berechnungs- und Eingangsdaten seiner Lärmkartierung zur Verfügung. Die Ergebnisse der des vorliegenden Lärmaktionsplans spiegeln dabei den Stand des Katasters von 2017 wieder. Eine Aktualisierung des Gebäudebestandes		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			innerhalb bebauter Gebiete erfolgte im Rahmen der Fortschreibung des LAP nicht. Es dauert in der Regel mehrere Jahre, bis auch jüngere Bauvorhaben in den Katasterdaten des Landes aufgenommen sind. Bei städtebaulich markanten Veränderungen wurden seitens der Kommunen Bauanträge bzw. sonstige Unterlagen zur Verfügung gestellt, um ein möglichst realistisches Abbild der Bebauung zu ermöglichen. Aufgrund der seitens der EU vorgegebenen Fortschreibung der Lärmaktionspläne im 5-Jahres-Rhythmus erfolgt aber eine kontinuierliche Aktualisierung der Datengrundlagen.		
		Aus dem Wohngebiet „Fensenbäumen“ und benachbart in Schriesheim unterstützen mittlerweile achtundzwanzig (28) Anwohner mit 80 betroffenen Personen diese zusätzliche zweite Eingabe zum Lärmaktionsplan der Stadt Schriesheim zur Lärmbelästigung durch die Autobahn A5. <i>Anmerkung: Hier erfolgt eine Aufzählung der unterstützenden Anwohner/Haushalte im o. g. Bereich.</i>	In diesem Zusammenhang wird jedoch nochmals auf die Vorgaben der Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes verwiesen. Für die lärmbeeinträchtigten Anwohner an Straßen in der Baulast des Bundes (hier: BAB A5) besteht die Möglichkeit einer Förderung der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. der Einbau von Lärmschutzfenstern). Voraussetzung dafür ist, dass die Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurden bzw. der Bebauungsplan vor diesem Datum rechtskräftig geworden ist und die hier maßgebenden Auslösewerte der Lärmsanierung von 64 / 54 dB(A) tags / nachts überschritten werden.		
8	Sammeleinwendung 3 für 10 Anwohner, Schriesheim Schreiben vom 06.03.2021	Wir beziehen uns auf den Lärmaktionsplan der Stadt Schriesheim und möchten hierzu folgende Stellungnahme abgeben.	Die Stadt dankt für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Problemlösung wird unabhängig vom LAP 3. Runde 2021 verfolgt.	
		Aus den Unterlagen dieses Plans entnehmen wir, dass Maßnahmen in der Talstraße nur bis zur Haus-Nr. 169 angedacht sind. Wir wohnen jedoch weiter östlich, im Bereich nach der Auffahrt zum Branich. Bei uns gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Jedoch wird diese von vielen nicht eingehalten. Dies liegt in unseren Augen an folgenden Punkten: - Die Talstraße ist in unserem Bereich recht breit, gut ausgebaut und es gibt nur auf einer Seite eine Bebauung. - In östliche Richtung endet die 30 km/h-Begrenzung auf Höhe der Haus-Nr. 209. Somit wird schon vorher beschleunigt. - Nach der Branicheinfahrt weist zudem nichts daraufhin, dass hier 30 km/h gilt. Deshalb denken auch viele Fahrer, dass es hier keine Begrenzung gibt. - In westliche Richtung beginnt sie erst bei Haus Nr. 209. Das wiederum lässt viele nicht richtig abbrem sen, so dass sie erst weiter unten deutlich langsamer fahren.	Im Lärmaktionsplan der 3. Runde ist als Lärminderungsmaßnahme in der Talstraße als Ergänzung zum bestehenden Tempo 30 eine Fahrbahnsanierung zwischen der Schönauerstraße und der Glückaufstraße (Höhe Talstraße 159) geplant. Ihren Beschreibungen nach wird das bestehende Tempo 30 aufgrund fehlender Beschilderungen im Bereich der Zufahrt zum Branich an der Einmündung Branichstraße / Talstraße unwissentlich missachtet. Die Stadt Schriesheim dankt für diesen Hinweis und sichert eine Inaugenscheinnahme der örtlichen Gegebenheiten zu. Entsprechend der örtlichen Gegebenheiten werden in Abstimmung mit dem Landratsamt Rhein-Neckar, Straßenverkehrsbehörde fehlende Beschilderungen	Die Verwaltung wird beauftragt, die Beschilderung des T 30 im Bereich der Talstraße / Ecke Branichstraße zu prüfen und ggf. in Abstimmung mit dem LRA Rhein-Neckar fehlende Beschilderungen zu ergänzen.	

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Wie im Gutachten erwähnt, ist es allein vom Lärm her ein deutlicher Unterschied, ob ein Fahrzeug 30 oder 50 km/h fährt! Hinzu kommt, dass in unserem Bereich auch all die Fahrzeuge vorbei kommen, die zuvor durch den Tunnel gefahren sind und dann auf den Branich möchten. Wir würden uns deshalb wünschen, dass die 30 km/h - Begrenzung weiter in östlicher Richtung ausgedehnt wird.	ergänzt.		
		Jedoch ist uns auch klar, dass dies allein nicht zu einer Lärminderung führen wird, da genau genommen die Begrenzung ja schon da ist. Wir erleben es tagtäglich, dass dies nicht nur Autofahrer ignorieren. Gerade all die Baufahrzeuge, die vornehmlich auf den Branich fahren und aus dem Tunnel kommen, haben bei uns noch hohe Geschwindigkeiten. Da vibrieren oft unsere alten Häuser. Auch die Busse haben häufig ein hohes Tempo und das trotz der nahen Bushaltestellen! Zudem die Müllabfuhr, die hier keine Tonnen leert, und viele Transporter von Firmen. Hinzu kommt vor allem von Frühjahr bis Herbst der stark zunehmende Lärm von Motorrädern, Quads und Autos mit extra lauten Auspuffanlagen. Zudem gerade an Wochenenden der viele Ausflugsverkehr auf die Strahlenburg oder in bzw. aus dem Odenwald.	Information. Die EU-Umgebungslärm-Richtlinie gibt eigene Berechnungsvorschriften für die Ermittlung der maßgeblichen Lärmbelastungen vor. Motorradlärm, der zudem überwiegend saisonal auftritt, wird bei der Berechnungen (bislang) nicht berücksichtigt. Die Thematik der akustisch auffälligen Fahrzeuge, vornehmlich Motorräder und Sportwagen ist den Kommunen bewusst. Auch das Umwelt-Bundesamt hat bereits im September 2020 darauf verwiesen, dass (Sport-)Fahrzeuge zwar die Zulassungsvorschriften erfüllen, aber außerhalb der Prüfbereiche drastisch lauter, als zulässig sind. Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind jedoch nicht umsetzbar.		
		Wir haben im vergangenen Jahr neue Fenster mit Schallschutzglas einbauen lassen. Das ist in den Wintermonaten schon ein großer Unterschied. Schade finden wir es, dass wir erst jetzt, als wir uns mit diesem Lärmaktionsplan beschäftigt haben, von einer Förderung solch einer Maßnahme erfuhren. Für die warmen Monate im Jahr bedeuten diese neuen Fenster aber auch keine Lösung, da man dann ja gerne die Fenster geöffnet hat oder den Garten genießen will.	Information.		
		Unseres Erachtens müsste die Talstraße insgesamt unattraktiver für Durchfahrende werden. So manche Idee, die wir Anwohner bereits in der Infoveranstaltung zum Sanierungsgebiet "Talstraße" vorgetragen haben, wurde als nicht durchführbar hingestellt. Mit dem Argument, dass sie ja als Ausweichstrecke dient, wenn der Tunnel mal geschlossen sei. Für uns ist dies kein nachvollziehbarer Grund. Im Berufsverkehr wird es dann so oder so zu Staus kommen. Und bei planbaren Tunnelschließungen könnte man die ein oder andere Maßnahme so lange aussetzen, wie z.B. vorgeschlagene versetzte Parkplätze auf der Talstraße. Allein auf Verkehrszeichen und den guten Willen der Fahrzeugführer zu hoffen, das wird in unseren Augen nichts bringen.	Die Stadt Schriesheim dankt für die Hinweise auf die Infoveranstaltung zur Umgestaltung des Straßenquerschnitts der Talstraße und somit für die betroffenen Anwohner eine weitere Entlastung vom Verkehrslärms zu schaffen. Wie beschrieben dient die Talstraße/L536a als Ausweichroute zum Branichtunnel. Eine Umgestaltung und der Rückbau des ohnehin beengten Querschnitts der Talstraße ist in Planung. Ob es zu einer Umgestaltung kommen wird, ist abhängig von den Entscheidungsträgern über die Verkehrsbelange: das Landratsamt des Rhein-Neckar-Kreises als untere Verkehrsbehörde sowie das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Verkehrsbehörde.		
		Wir hoffen, dass wir Ihnen unser Anliegen verständlich und nachvollziehbar darlegen konnten.	Information.		

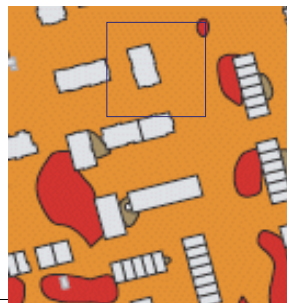
30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Da dieses Problem nicht nur uns betrifft, sondern die ganze Nachbarschaft, werden wir diese ebenfalls um eine Unterschrift bitten. <i>Anmerkung: Hier erfolgt eine Auflistung der unterstützenden Anwohner/Haushalte im o. g. Bereich</i>			
9	Private Stellungnahme 17, Schriesheim Schreiben vom 07.03.2021	Lärm ist mit Sicherheit ein Thema, um das sich kommunale Politik kümmern muss. Nun ist es aber so, dass Lärm von jedem Menschen anders empfunden wird. Idealerweise sollten solche Probleme innerhalb der Kommune gelöst werden. Das heißt konkret, dass die Menschen die unter Lärm leiden an die Stadtverwaltung oder an die Gemeinderäte herantreten und dann nach Lösungen gesucht wird.	Die Stadt Schriesheim dankt für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren. Dieses Vorgehen wird durch die Offenlage nach frühzeitiger Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 6 i.V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sowie der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG beschriftet.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Problemlösung wird unabhängig vom LAP 3. Runde 2021 verfolgt.	
		Im Fall des hier vorgestellten Lärmaktionsplanes läuft es jedoch anders. Aufgrund einer EU-Richtlinie wurde ein Lärmaktionsplan erstellt, und dabei eine Gruppe von Menschen festgestellt, die einem gesundheitsgefährdenden Lärmpegel ausgesetzt sein soll. Dabei wurden keine tatsächlichen Lärmmessungen vorgenommen, sondern die Lärmbelastung aufgrund von Zählungen errechnet, soweit dies überhaupt möglich ist.	Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht keine Messungen, sondern ausschließlich Berechnungen zur Ermittlung der Lärmbelastung vor, da derartige Messungen jeweils nur eine Momentaufnahme darstellen, witterungs- und jahreszeitabhängig sind und zudem auch andere, nicht zu berücksichtigende Schallquellen, neben dem gegenständlichen Straßenverkehr aufnehmen. Die Beurteilung der Verkehrslärmgeräusche erfolgt ausschließlich anhand der Mittelungspegel. Kurzzeitige Geräuschspitzen oder Ton- bzw. Informationshaltigkeiten, z.B. durch Hupen, werden im Verkehrslärm grundsätzlich nicht berücksichtigt. Auch die wochentäglichen Schwankungen des Verkehrslärms werden bei der Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen aktuell per Definition nicht berücksichtigt.		
		Dabei wurden 78 Personen ermittelt. Ob nun tatsächlich alle Menschen, die einem erhöhten Lärmpegel ausgesetzt überhaupt darunter leiden, ist unklar.	78 Personen, an denen die grundrechtliche Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung überschritten werden! Es ist erwiesen, dass Lärm negative Auswirkungen auf das Leben der Menschen hat und Gesundheitsgefahren birgt. Neben der Konzentration, der Erholung und vor allem dem Schlaf, kann auch die Kommunikation gestört werden. Diese Auflistung erhebt dabei nicht den Anspruch auf Vollständigkeit.		
		Man darf auch davon ausgehen, dass sich die Lärmsituation in Schriesheim seit Jahrzehnten nicht geändert hat und dass sehr viele der eventuell Betroffenen in ihre Wohnungen eingezogen sind, mit dem Wissen, dass es sich hier nicht um eine ruhige Wohngegend handelt.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße liegen auf Grund ihrer räumlichen Nähe zu Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen inmitten eines stark wachsenden Wirtschaftsraums im Rhein-Neckar-Kreis (Metropolregion Rhein-Neckar). Jedoch auch der gestiegenen Kaufkraft sowie der rasant gestiegene Wunsch nach individueller Mobilität führt seit Jahren zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs in der Region.		
		Im vorgestellten Lärmaktionsplan wird als Lösung nur die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der gesamten B3, Talstraße und Ladenburger Straße auf 30 km/h vorgeschlagen.	Diese Darstellung ist nicht korrekt. Neben Geschwindigkeitsbeschränkungen werden im Lärmaktionsplan als		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Der Vorteil für einige wenige würde also mit Nachteilen für sehr viele erkaufte. Zunächst wäre einmal zu untersuchen, wieviele der Anwohner, die sich am Straßenlärm stören, überhaupt mit einer Geschwindigkeitsreduzierung einverstanden wären, da diese meistens auch Autofahrer sein dürften, die von der Geschwindigkeitsbeschränkung betroffen wären. Weiter wäre zu untersuchen, ob mit anderen Maßnahmen (z. B. Schallschutzfenstern) nicht ein ähnlicher oder besserer Effekt erreicht werden könnte	alternative Maßnahmen zusätzlich Fahrbahnsanierungen vorgeschlagen, da z.B. in weiten Bereichen der Talstraße heute bereits T 30 angeordnet ist. Schallschutzfenster, für die entlang der Bundesstraße und den Kreisstraßen vom Bund und vom Land Fördermöglichkeiten bestehen, können nur im Gebäudeinneren für eine Lärminderung sorgen, Tempo 30 bzw. Fahrbahnsanierungen hingegen schützen auch Gärten, Balkone und Freibereiche.		
		Da sich die Betroffenen im Bereich der Kreuzung Talstraße, Ladenburger Straße befinden, würde es möglicherweise genügen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung, falls überhaupt erforderlich, in diesem Bereich durchzuführen. In einem freiheitlichen Staat sollten die Eingriffe in die persönliche Freiheit so gering wie möglich gehalten werden, und nicht unnötig eingeschränkt werden, um eine einfache Lösung zu erreichen.	Der Bereich der von mindestens gesundheitskritischen Lärmpegeln betroffenen Bewohner erstreckt sich deutlich über den beschriebenen "Kreuzungsbereich" hinaus, d.h. auch der Landstraße vom Edeka-Markt im Norden bis zum Schlittweg im Süden, auf der Talstraße vom Festplatz bis zur Glückaufstraße. Die vorgeschlagenen Maßnahmen dienen daher nicht der Einschränkung der persönlichen Freiheit, sondern dem Schutz der Gesundheit der Bürger von Schriesheim.		
10	Private Stellungnahme 18, Schriesheim Schreiben vom 08.03.2021	Gerne beteilige ich mich als Einwohner Schriesheim an der öffentlichen Beteiligung. Meine Angaben beziehen sich auf den Zwischenbericht auf der Website der Stadt Schriesheim unter https://www.schriesheim.de/index.php?id=1117. Zur Methodik des Verfahrens habe ich folgende Vorschläge.	Die Stadt Schriesheim bedankt sich für das Interesse und die Teilnahme am Verfahren. Vorschläge zum Verfahren können leider nur innerhalb des von der EU vorgegebenen Verfahrens zugelassen werden. Die 34. BImSchV regelt das Verfahren gesetzlich.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Problemlösung wird unabhängig vom LAP 3. Runde 2021 verfolgt.	
		1) Der Plan soll ortsbezogen aufgestellt werden. Die Gestaltung ist sehr unübersichtlich, wenn nur die Angaben für einen Ort gesucht werden.	Der genannte Kritikpunkt ist nicht nachvollziehbar. Der interkommunale Lärmaktionsplan der Stadt Schriesheim sowie der Gemeinden Dossenheim und Hirschberg hat zwar einen gemeinsamen Erläuterungsbericht, jedoch steht für jede Kommune ein eigener Plansatz mit den ortsspezifischen Kartengrundlagen zur Verfügung. So finden sich für Schriesheim zum einen Karten, die die gesamtheitliche Darstellung aller drei Kommunen wiedergeben, zum anderen zusätzlich Karten, die das Stadtgebiet Schriesheim mit Kartenausschnitt Stammberg (Index a) bzw. die Ortsteile Ursenbach und Altenbach Index b) darstellen.		
		2) Die Pläne sollen wie folgt angepasst werden. Pläne 02/ 14: Die Geschwindigkeitsprofile der K4238 westlich des Kreisverkehrs sind m.E. nicht korrekt, dort sind auch 100 km/h erlaubt, im weiteren Verlauf zwischen Rosenhof und Schützenhaus 70 km/h.	Westlich der Einmündung der K 4242 in die K 4238 gilt anfangs Tempo 50, dann in Richtung Schriesheim T 70, stadtauswärts 100 km/h. Der Bereich westlich der Autobahn im Bereich Rosenhof liegt außerhalb der Gemarkungsgrenze und ist von daher nicht mehr dargestellt. Der Plan 2 im Endbericht wurde an dieser Stelle angepasst. Änderungen der Betroffenheiten ergeben sich dadurch nicht.		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Pläne 02 u.a.: Manche Lichtzeichenanlagen sind nicht eingezeichnet, z.B. Ladenburger Straße/ Kurpfalzstraße und Talstraße/ Weinheimer Straße.	Bei den genannten Signalanlagen handelt es sich um Fußgänger-Bedarfsampeln. Diese werden entsprechend der Rechenvorschriften in den Berechnungen nicht in Ansatz gebracht.		
		Pläne 04/14: Kindergärten sollen eingezeichnet werden, denn sie sind nicht erkennbar, z.B. Kurpfalzstraße, Mannheimer Straße.	Die Verwaltung dnkt für den Hinweis. Der Datensatz des LUBW, der hier zu Anwendung kommt, trifft hier leider, anders als in anderen Untersuchungsgebieten, keine Unterscheidung zwischen Schule und Kindergarten. Auch sind offensichtlich nicht alle Kindergärten korrekt klassifiziert ausgewiesen. Für die Maßnahmenfindung ist dies allerdings unerheblich, da nur die Anzahl der Betroffenen innerhalb von Wohngebäuden maßgebend ist. In einem Kindergarten (bzw. auch in einer Schule) finden sich in der Regel keine Bewohner (abgesehen vielleicht von einer Hausmeisterwohnung). Die Planlegende wurde entsprechend angepasst.		
		Die a-Karten sollen vollständig mit Straßenverläufen überlagert werden. Die Auflösung lässt Häuser zwar erkennen, aber nicht zuverlässig identifizieren.	Der vom LUBW für die Lärmaktionsplanung zur Verfügung gestellte Datensatz umfasst keine Katastergrenzen. Dies hängt mit Urheberrechten und entsprechenden Lizenzen der Vermessungsämter zusammen. Eine Ergänzung um diese Daten ist im Zuge der Lärmaktionsplanung nicht möglich.		
		Der aktuelle Bebauungsstand soll berücksichtigt werden. Die Auflösung lässt Häuser zwar kaum erkennen, aber der Plan scheint veraltet (wie bei Google Maps), etwa fehlen wohl In den Fensenbäumen 83 ff.	Als Grundlage für den Lärmaktionsplan stellt das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das LUBW, die Berechnungs- und Eingangsdaten seiner Lärmkartierung zur Verfügung. Die Ergebnisse der des vorliegenden Lärmaktionsplans spiegeln dabei den Stand des Katasters von 2017 wieder. Eine Aktualisierung des Gebäudebestandes innerhalb bebauter Gebiete erfolgte im Rahmen der Fortschreibung des LAP nicht. Es dauert in der Regel mehrere Jahre, bis auch jüngere Bauvorhaben in den Katasterdaten des Landes aufgenommen sind. Bei städtebaulich markanten Veränderungen wurden seitens der Kommunen Bauanträge bzw. sonstige Unterlagen zur Verfügung gestellt, um ein möglichst realistisches Abbild der Bebauung zu ermöglichen. Aufgrund der seitens der EU vorgegebenen Fortschreibung der Lärmaktionspläne im 5-Jahres-Rhythmus erfolgt aber eine kontinuierliche Aktualisierung der Datengrundlagen.  Das Objekt 'In den Fensenbäumen' 83 ff. ist jedoch bereits in den Plänen enthalten (vgl. exemplarischen Planausschnitt von Plan S-05a).		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		3) Die Berechnungen sollen wie folgt angepasst und mit Messungen bestätigt werden.			
		Plan 05a: Erkennbar ist, dass die fehlende Lärminderung der freien Bereiche (Grünzug, unbebaute Flächen), die nicht durch Bauten geschützt sind, kaum Seite 2 berücksichtigt wird. <i>Anmerkung: "Seite 2" bedeutet abgewandte Gebäuderückseiten</i> Die Auswirkungen freier Flächen auf die Lärmausbreitung sind z.B. auf Plan 21 westlich B3 vor dem südlichen Ortseingang Schriesheim zu sehen.	Die Rasterlärmkarten (z.B. Pläne 5 und 6 für den Straßenverkehr sowie Pläne 21 und 22 für den Schienenverkehr der Linie 5) stellen die Rechenergebnisse der Ausbreitungsberechnungen im 3-dimensionalen Rechenmodell in 4 Meter Höhe über Gelände dar. In Bereichen ohne Bebauung kann sich der Lärm entsprechend weiter in die Tiefe ausbreiten, in Bereichen mit dichter Bebauung findet eine entsprechende Abschirmung statt. So sind im Bereich des Schienenverkehrs kaum lärmbelastete Gebäuderückseiten in den Plänen zu finden, da Lärmbelastungen unter 50 dB(A) am Tag bzw unter 45 dB(A) in der Nacht nach der Farbvorgabe der 34 BImSchV in weiß dargestellt werden müssen.		
		Plan 20a weist im Gegensatz zu 05a begradigte Bereiche aus, das ist hier zu ungenau, z.B. Fensenbäumen, s. Anmerkung zu Plan 05a.	Plan 20a stellt die festgelegten "Aktionsbereiche" dar. Diese Darstellungsart von Aktionsbereichen ist so vollkommen ausreichend. Sie deckt alle Gebäude mit Überschreitung der gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) Tag und 55 dB(A) Nacht ab. Ausschließlich für diese Betroffenenheiten können Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehen werden.		
		Die Wirkung der Lärmschutzwand an der K4242 scheint übermäßig gegenüber den tatsächlichen Gegebenheiten berücksichtigt zu sein.	Die Lärmschutzwand ist entsprechend dem Bestand im Datensatz der LUBW erfasst und bei den Berechnungen berücksichtigt. Die Bestandswand weist eine abschirmende Höhe von 3,0 m Höhe auf. Die flächenhaften Ausbreitungsberechnungen sowie die Ermittlung der Fassadenpegel nach VBUS erfolgen in einer vorgegebenen Höhe von 4,0 m über Gelände. Nur die Berechnungsergebnisse nach RLS-90 berücksichtigen die tatsächliche Gebäudehöhe und geben das Ergebnis für das lauteste Geschoss an, was insbesondere die unterschiedlichen Betroffenenheiten im direkten Vergleich der Ergebnisse der Pläne 6 (nach VBUS) und 10 (nach RLS-90) erläutert. Die Abschirmwirkung der bestehenden Lärmschutzwand beschränkt sich real auf den ebenerdigen Außenbereich und die Erdgeschosse, wohingegen die Autobahngeräusche vornehmlich in den Obergeschossen nahezu unvermindert wahrgenommen werden können.		
		Plan 06a: Die Lärminderung aufgrund des nächtlich niedrigeren Fahrzeugaufkommens erscheint unrealistisch. Es sind doch immer noch 7.800 Fahrzeuge unterwegs (Plan 4), und davon viele laute Laster auf einer lärmsteigernden Beton-Fahrbahn.	Die 7.800 Fahrzeuge beziehen sich auf das Verkehrsaufkommen nachts auf der BAB A5. Im Vergleich dazu verkehren am Tag 79.500 Fahrzeuge (siehe Plan S-3). Nachts verkehren somit rund 90% weniger Fahrzeuge als am Tag, was bei gleicher Verkehrszusammensetzung einer		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			Pegeldifferenz von 10 dB(A) entspräche. Nachdem aber nacht deutlich mehr Lkw auf der Autobahn fahren, als Pkw, beträgt die Differenz zwischen Tag und Nacht nur etwa 5 dB(A) gegenüber dem Tagespegel, was sich in den Plandarstellungen auch entsprechend wiederfindet.		
		4) Berücksichtigung werden sollen auch weitere Lärmarten bzw. -verursacher: Der Schienenverkehrslärm durch die Linie 5 ist in den Plänen 22, 22a und 23 zwar angegeben, aber es werden keine Betrachtungen getroffen noch Maßnahmen vorgeschlagen.	Im Zuge des 2-gleisigen Ausbaus der S-Bahn-Strecke wurden Schallschutzmaßnahmen im Rahmender Lärmvorsorge an der betroffenen Bebauung umgesetzt. Nachdem aktuelle keine baulichen Maßnahmen an der Strecke vorgesehen sind und sich die Zahl der Zugfahrten nicht signifikant verändert hat, besteht hier kein Erfordernis der Maßnahmenplanung zur Lärminderung. Dennoch werden seitens den Kommunen seitens betroffenen Anwohner aktuell Lärmbeschwerden vorgetragen, die ihre Ursache in den neuen Triebwagen mit obenliegenden Klimageräten haben. Diese neuen Fahrzeuge werden als lauter eingeschätzt, als die früher verkehrenden "alten" Fahrzeuge." Seitens der RNV ist auf diese Beschwerdelage noch nicht eingegangen worden.		
		Der Fluglärm der Einflugschneise über den Ölberg zum Flughafen Mannheim- Neuostheim wird nicht berücksichtigt.	Das Bundes-Immissionsschutzgesetz verlangt im §47 die Erstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen für sämtliche Hauptlärmquellen. Hauptlärmquellen sind: - Hauptverkehrsstraßen, - Haupteisenbahnstrecken, - (Groß-)Industriebetriebe und - Großflughäfen: Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen im Jahr. Fluglärm anderer Flughäfen, wie Sonderlandeplätzen, etc. werden nach diesem Gesetz nicht berücksichtigt. Hierzu existieren bestehende gesetzliche Regelungen und Verordnungen (z.B. 'Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung' oder 'FluLärmG'). Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan ist von daher leider weder möglich, noch erforderlich.		
		Folgende Maßnahmen sollen angepasst bzw. ergriffen werden: 5) Der Zeitrahmen soll unbedingt vom vorgeschlagenen Zeitablauf von 5 + 5 Jahren verkürzt werden, etwa auf 2+3 Jahre. Maßnahmen zur Lärminderung sollen nicht auf die lange Bank geschoben werden. In umliegenden Ortschaften wie Ladenburg und Großsachsen sind bereits seit längerem Maßnahmen etwa zur Geschwindigkeitsbeschränkung ergriffen worden.	Der zeitlichen Rahmen wurde von den Kommunen nicht beliebig gewählt. Vielmehr hat die EU bereits in 2002 die Umgebungslärmrichtlinie eingeführt, die seit 2005 in nationales Recht umgesetzt ist. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BimSchG) nach §47d, Absatz 5 sieht vor, dass Lärmaktionspläne alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden müssen. Festzuhalten ist zudem, dass den Kommunen weder Haushaltsmittel für die Aufstellung noch Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden, so dass die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung auch den Vorgaben des Haushalts der Gemeinde unterliegt. Der Stadt Schriesheim sowie den am Lärmaktionsplan		

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			beteiligten Kommunen ist der Schutz der Bürger*innen aktuell ein sehr wichtiges Anliegen und die zeitnahe Umsetzung der geplanten Maßnahme von höchster Bedeutung.		
		6) Die Bereiche zu Geschwindigkeitsbeschränkung sollen an vorhandene Tempo- 30-Zonen angeschlossen werden. Entlang der Ladenburger Straße (K4238) reicht die rote Lärmmarkierung durch den ganzen Ort (Plan 05a, auch 08a mit der Lärminsel am Kreisel). Daher sollte eine Ausweitung der Maßnahmen bis Kurpfalzstraße oder besser bis Uzès-Kreisel erfolgen. Dabei kann auch eine Verlegung des Ortschildes westlich Kreisel zur Erhöhung der Akzeptanz erfolgen.	Auf der K 4238 liegt derzeit noch keine Geschwindigkeitsreduzierung vor (vgl. Plan S-02), woran die angedachte Geschwindigkeitsreduzierung anschließen könnte. Die Stadt dankt für den Vorschlag, die angedachte Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Ladenburger Straße auszuweiten. Für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind im ersten Schritt die Fassadenpegel an Gebäuden und die jeweilige Anzahl der Lärmbetroffenen zu ermitteln. Demnach finden ausschließlich im Maßnahmenbereich Ladenburger Straße (K 4238) zwischen Landstraße und Dresdener Straße Betroffenheiten oberhalb der maßgebenden gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Im weiteren Verlauf der Ladenburger Straße finden sich bis zum Kreisverkehr keine derartigen Betroffenheiten mehr. Eine Ausweitung des T 30 ist daher nicht möglich. Eine Verlegung des Ortsschildes außerhalb bestehender Bebauung ist nicht zulässig.		
		7) Die Berechnungen sollen mit Messungen evaluiert werden.	Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht keine Messungen, sondern ausschließlich Berechnungen zur Ermittlung der Lärmbelastung vor, da derartige Messungen jeweils nur eine Momentaufnahme darstellen, witterungs- und jahreszeitabhängig sind und zudem auch andere, nicht zu berücksichtigende Schallquellen, neben dem gegenständlichen Straßenverkehr aufnehmen. Die Beurteilung der Verkehrslärmgeräusche erfolgt ausschließlich anhand der Mittelungspegel. Kurzzeitige Geräuschspitzen oder Ton- bzw. Informationshaltigkeiten, z.B. durch Hupen, werden im Verkehrslärm grundsätzlich nicht berücksichtigt. Auch die wochentäglichen Schwankungen des Verkehrslärms werden bei der Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen aktuell per Definition nicht berücksichtigt.		
		8) Maßnahmen zur Verminderung des Fluglärms sollen ergriffen werden. Etwa kann durch Verlegung der Einflugschneise über den Ölberg zum Flughafen Mannheim - Neuostheim eine Verlegung zwischen Schriesheim und Dossenheim untersucht werden.	Fluglärm anderer Flughäfen, wie Sonderlandeplätzen, etc. können nach den gesetzlichen Vorgaben im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt werden. Hierzu existieren bestehende gesetzliche Regelungen und Verordnungen (z.B. 'Landesplatz-Lärmschutz-Verordnung' oder 'FluLärmG').		
11	Private Stellung-	Die Stellungnahme wurde entsprechend Schreiben der Stadt Schriesheim vom 10.03.2021 in die Offenlage	Die Stadt Schriesheim dankt für das Interesse und die	Wird zur Kennt-	

30. Juni 2021
 Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
	nahme 19, Schriesheim Schreiben vom 12.01.2021	<i>des Lärmaktionsplans aufgenommen.</i> Ich möchte Sie heute auf die zu erwartende drastische Zuspitzung der Verkehrsbelastung in der Max-Planck- Straße, verursacht durch einige bauliche und verkehrspolitische Veränderungen, hinweisen.	Teilnahme am Verfahren sowie die kritische Auseinandersetzung mit der verkehrlichen Situation vor Ort.	nis genommen. Eine Problemlösung wird unabhängig vom LAP 3. Runde 2021 verfolgt.	
		Bedingt durch die zu erwartende Umwandlung der B3 im Schriesheimer Ortsbereich in eine Tempo-30-Zone wird sich der Durchgangsverkehr in nicht geringem Maße auf die Max- Planck- Straße verlagern, da die PKW-Fahrer hier bei gleichem Tempogebot zwei Ampeln sparen.	Diese Befürchtung ist nicht nachvollziehbar. Zum einen könnten von diesem Schleichweg nur Fahrzeuge, die in Richtung Dossenheim-Heidelberg verkehren, "profitieren", zum anderen gilt auf der Max-Planck-Straße bereits heute Tempo 30 in Verbindung mit der "Rechts-vor-Links"-Regelung. Zudem würde der "Schleichfahrer" spätestens nach der Rückkehr in die Landstraße wieder an eine Signalanlage (Edelsteinstraße) treffen. Dieser Schleichweg ist also zum einen wegstreckenmäßig weiter und zum anderen nicht vorfahrtsberechtigt und somit nicht attraktiv. Die Ortsdurchfahrt (B 3) bleibt auch weiterhin eine Vorfahrtsstraße flüssig befahrbar.		
		Nach Fertigstellung und Bezug des Bauobjekts "Adlerhöfe" wird sich die Ausfahrt des zum Bereich gehörenden Parkplatzes in der Ladenburger Straße befinden, sodass davon auszugehen ist, dass die Verkehrsteilnehmer bei Fahrten Richtung Süden (Discounter) zwecks Umgehung der Kreuzung "Doc- Tor" die Max- Planck- Straße befahren werden. Dies gilt dann auch für den Rückweg.	Mit dem Bauprojekt "Adlerhöf" werden 17 Wohneinheiten geschaffen. Die dabei entstehenden Fahrbewegungen, die zum Teil ja bereits durch die frühere Bebauung auch erfolgten, werden gegenüber der derzeitigen Verkehrsbelastung weder zu nennenswerten Mehrverkehren führen, noch die Lärmbelastung in Richtung gesundheitskritischer Lärmpegel führen.		
		Ein ebenfalls erhöhtes Verkehrsaufkommen ist nach Fertigstellung des Bauhütte-Projekts Ladenburger Straße mit seiner PKW-Ausfahrt Max- Planck- Straße zu erwarten.	Bei dem Neubauprojekt "Bauhütte" im Speziellen handelt es sich um den Neubau von drei Mehrfamilienhäusern mit ca. 18-20 Wohneinheiten im Bereich Ladenburger Straße 7, 7a, 7b. Das aufgestellte Parkplatz- und Zufahrtskonzept des Investors stieß in der Anwohnerschaft auf Kritik, vor allem aus dem Grund, dass mit mehr Verkehr zu rechnen ist und die Zufahrt keine reine Sackgasse (Max- Planck- Straße 3 - 19) ist. Dies ist der Stadt bekannt. Auch hier werden die entstehenden Fahrbewegungen, die zum Teil ja bereits durch die frühere Bebauung auch erfolgten, gegenüber der derzeitigen Verkehrsbelastung weder zu nennenswerten Mehrverkehren führen, noch die Lärmbelastung in Richtung gesundheitskritischer Lärmpegel führen.		
		Wenn es zu einem Neubau des Kindergartens in der Conradstraße kommt, wird auch dies die Frequentierung der Max- Planck- Straße verdichten, zumal, wie in der RNZ zu lesen war, nicht wenige der Kinder östlich der B3 wohnen.	Ein Neubau des Kindergartens wird auf dem städtischen Gelände in der Conradstraße entstehen. Derzeitig wird ein Verkehrskonzept für den Neubau des Kindergartens seitens der Stadt erstellt und geprüft, um die verkehrliche Situation abzubilden und zu entzerren. Der Neubau und die daraus entstehende verkehrliche Situation sind jedoch nicht Gegenstand der Lärmaktions-		

30. Juni 2021
Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
				planung der 3. Runde, die den Bestand abbildet, sondern kann erst in der kommenden 4. Runde als zukünftiger “Bestand” berücksichtigt werden.	
		Die Max- Planck- Straße ist bereits aktuell an der Grenze der Verkehrskapazität: Beidseitiges Parken erschwert den Verkehrsfluss; die Folge ist zum einen das Zuparken der Gehwege und zum andern das unberechenbare Ausweichen der PKWs auf die den Fußgängern vorbehaltenen Flächen. Der Straßenbelag weist zunehmend große Schäden, verursacht durch die enorme Belastung, auf.		Wie zuvor geschrieben führt die Vereinheitlichung der zugelassenen Geschwindigkeit auf den Hauptstraßen und fast aller Nebenstraßen für ortskundige Bewohner eher zu einer Akzeptanzsteigerung, da die Maßnahme allen Bewohnern zugute kommt. Die Ortsdurchfahrt (B 3) bleibt auch weiterhin als Vorfahrtsstraßen. Gerade die beschriebene verkehrliche Situation in der Max-Planck-Straße bestätigt aber auch, dass nach der Einführung des Tempo 30 auf der Landstraße (B3) keine Verdrängung des Verkehrs in die Max-Planck-Straße stattfinden kann und wird.	
		Winfried Vetter, Mozartstr.70, 69198 Schriesheim <			

30. Juni 2021
Schriesheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			am Fahrbahnrand sowie dem rund 3 m über Gelände hohen Lärmschutzwall im Westen und Norden der Bebauung abgeschirmt werden. Hingegen nach den Berechnungen der RLS-90 unter Berücksichtigung der tatsächlichen Geschossigkeit in den nicht abgeschirmten Dachgeschossen Überschreitungen der Auslösewerte auftreten. Bei der Maßnahmenfindung sind die Vorgaben des Kooperationserlaß-Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg zu beachten. Dabei können nur nach Fachrecht zulässige Maßnahmen vorgeschlagen werden. Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des§ 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt.“ Wie oben beschrieben, werden an einigen Gebäuden gesundheitskritische zumindestens in den obersten Geschossen überschritten. Mit der Ausweitung der Tempo 70 könnte an den betroffenen Hausfassaden der Beurteilungspegel unter den gesundheitskritischen Auslösewert abgesenkt werden Allerdings ist hier der Schutz der Anwohner vor Lärm mit der Verkehrsfunktion der L536, den besonderen örtlichen Umständen und der Akzeptanz der Fahrzeugführer bei Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung abzuwägen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die betroffenen Anwesen beim Vorbeifahren aufgrund der bestehenden Lärmschutzanlagen kaum bzw. gar nicht erkennbar sind. Erfahrungsgemäß führt das direkte Wahrnehmen der anliegenden Wohnbebauung zu einer höheren Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die Wohnungsbebauung an der Mozartstraße wird zudem rückwärtig erschlossen. Damit handelt sich bei der L 536 um eine anbaufreie Hauptverkehrsstraße außerhalb von Schriesheim. Eine Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der L 536 ist daher nach Fachrecht nicht zulässig.		
		Anlage: Unterschriftenliste der betroffenen Anwohner der Mozartstr.30-84 sowie weiterer Schriftverkehr von Herrn MdL Kleinböck.	Information.		